П. Дмитрин

НА КРЫЛЬЯХ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Сборник документальных очерков о авиации П. Аматуни.

- Петроний Гай Аматуни
  - ПРЕДИСЛОВИЕ
  - ОСУЩЕСТВЛЁННАЯ МЕЧТА
    - Осуществлённая мечта
    - Две встречи
    - Учение — свет!
    - «Лёгкая» работа
    - Учитель лётчиков
    - Первый пассажир
    - Переворот через крыло
  - НА БОЕВОМ ЗАДАНИИ
    - У пульта управления моторами
    - От Москвы до Аляски
    - Звезда героя
    - На линиях «Хамиаты»
    - «Слепой» полёт
    - Страницы из дневника
    - На боевом задании
  - НА ТРАССАХ РОДИНЫ
    - Что происходит вверху?
    - Когда не видно ни зги...
    - РДС
    - Трижды «миллионер»
    - Инструктор
    - Командир эскадрильи
    - Когда прибудем?..
- notes
  - Объяснение специальных слов
  - Названия фигур высшего пилотажа

Петроний Гай Аматуни
На крыльях

ПРЕДИСЛОВИЕ

... Посадка объявлена. Самолёт вылетает через двадцать минут.

Расторопный дежурный любезно приглашает пассажиров. На серебристом борту воздушного корабля голубыми буквами написано: «Аэрофлот».

Бывалые пассажиры — старые друзья Аэрофлота — идут уверенно, кое-кто поглядывает на часы, оценивая точность экипажа, а новички чем-то, едва уловимым, напоминают экскурсию из детского сада. Особенно те две молоденькие девушки, что идут позади всех, взявшись за руки, и широко открытыми светлыми глазами с уважением смотрят на крылатого серебристого красавца.

Вот и вы поднялись по трапу и, слегка пригнув голову, входите в комфортабельную кабину, отыскиваете своё место и утопаете в мягком удобном кресле.

К своим рабочим местам проходят члены экипажа, на груди у них пилотские значки, колодки лент боевых орденов и медалей.

Приветливое прощание дежурного. Негромко захлопнулась дверь. Минутная тишина. Затем вы слышите мягкий рокот левого мотора и чувствуете его ритмичное дыхание. Запущен и правый мотор.

Ещё минуту спустя самолёт сдвинулся с места, и за никогда не открывающимся окном промелькнули фигуры и лица провожающих, проплыло здание аэровокзала — вас охватывает дорожное настроение...

На широкой взлётной полосе самолёт останавливается. Моторы — сперва один, затем другой — опробываются, потом они заработали оба вместе, разом, и самолёт, словно расправив свои прочные крылья, устремляется вперёд.

Серые плиты бетона сливаются в ленты, самолёт набирает скорость, необходимую ему «как воздух», и ... вы приятно ощущаете волнующий момент отрыва от земли.

Воздушное путешествие началось!

В кабине светло и уютно. Кое-кто разворачивает газеты и журналы и углубляется в чтение или заводит с соседом деловой разговор.

Получающие «воздушное крещение» удивлённо смотрят друг на друга и с опаской — за окно, в беспредельные просторы голубого океана, на далёкую землю, где всё стало ново и незнакомо. Поглядывают и вперёд, на дверь с надписью «Командир корабля».

Многие знают, что в пилотской кабине находится командир корабля (обычно на левом сиденье) и второй пилот. Между ними, у пульта управления моторами, — бортмеханик. Позади второго пилота, за перегородкой, сидит бортрадист возле связной радиостанции. Слева, на специальном сиденье у складного столика, — место штурмана, который вводится в штат воздушного корабля при длительных или ночных полётах.

Дальше ваши знания в этой области обрываются...

Что это за люди? Как они пришли в авиацию и стали лётчиками? За что их, гражданских пилотов, наградили боевыми орденами? Как обеспечивают они вашу полную безопасность во время рейса, в воздухе и на земле?..

Вот о них-то, людях одной из самых увлекательных профессий, кого несведущие нет-нет да и назовут «воздушными извозчиками», мне хочется вам рассказать.

Раньше и мне думалось, что аэрофлотцы — просто «воздушные извозчики». Когда же я полетал с годик-другой на различных воздушных линиях, близко познакомился с гражданскими пилотами и сам стал им, то оказалось, что до того я совершенно не имел понятия об аэрофлотцах, их боевой и мирной работе.

Сколько замечательных людей встретил я в Аэрофлоте — не перечесть! Например, Шашина — непревзойдённого по точности полёта и красоте посадок; бывшего полярного лётчика, ныне командира Николая Анастасьевича Добудогло; тренера ростовских пилотов Шереметьева; неутомимого Пашкова; мастера слепых полётов и вдумчивого педагога Васильева; первоклассного лётчика, Героя Советского Союза Абрамова; молодых командиров кораблей Сергея Чистякова, Прохора Маханькова, Фёдора Калинина и многих, многих других.

А как велики объём и виды работ, выполняемых советским гражданским воздушным флотом! Обо всём этом в одной книге не расскажешь, поэтому я пишу только о линейных пилотах.

Но и о них рассказать не так просто. Ведь в жизни каждого лётчика что ни полёт, то свежий материал для нового очерка. Вместе с тем в их жизни много сходного: все они учились по одной программе, летают на одних и тех же трассах и все влюблены в полёты...

Вопрос о том, как построить эту книгу, обсуждался и моими товарищами. Говорили, когда позволяла обстановка, даже в полёте. Пассажиры мирно дремали или любовались воздушной панорамой, а мы, посматривая на землю и приборы, чтобы ни на йоту не уклониться от линии пути, спорили о том, как лучше расположить имеющийся в моем распоряжении материал.

— Надо излагать всё в такой последовательности, в какой оно было в жизни: сперва рассказать о лётной школе, затем вспомнить дела боевые и описать наши сегодняшние будни, — уверенно произнёс штурман.

— Добро! — поддержали все, тем более, что прямое дело штурмана — указывать верный курс.

ОСУЩЕСТВЛЁННАЯ МЕЧТА

Осуществлённая мечта

В аэропортах Москвы, Харькова, Воронежа, Краснодара, Адлера, Минеральных Вод и многих других ежедневно приземляются двухмоторные тяжелые самолёты ростовчан.

Часто, после того, как из самолёта сойдут пассажиры, на трапе появляется заместитель командира по лётной службе Гроховский.

Руководителям полётов, диспетчерам, начальникам аэропортов хорошо знакома его среднего роста плотная фигура, они знают, что Иван Александрович появился в их владениях потому, что он проверяет один из своих экипажей в рейсовых условиях.

Но мало кто знает, как труден и долог был путь этого человека к штурвалу воздушного корабля...

* * *

...Высотомер показал 1200 метров.

Иван сбавил обороты мотора, перевёл самолёт в горизонтальный полёт и выглянул за борт. С этой высоты запорошенная снегом земля с неясными «оттисками» замёрзших речек и невысоких белых холмов была похожа на неоконченную карту, на которую неторопливые топографы ещё не успели нанести зелёные силуэты лесов, коричневатые штрихи возвышенностей и светло-синие крапинки прудов и озёр.

Он ощутил левой щекой упругий морозный воздух и улыбнулся. Далеко, или точнее, глубоко внизу, сходились буквой «у» едва заметные линии дорог, а рядом кучно лепились у подножья холма сероватые домики хуторка — это и был центр пилотажной учебной зоны: над ним разрешалось выполнять фигуры высшего пилотажа.

— Рыбу удишь, Гроховский? — насмешливо прозвучал в правом ухе голос инструктора Дубенского.

Иван выпрямился и вздохнул.

— Давай снова отрабатывать глубокие виражи, — кричал в переговорный аппарат Дубенский. — Понял?

Курсант покорно кивнул, и, не оглядываясь, слегка нажал на сектор газа. Шум мотора увеличился, а стрелка прибора скорости дрогнула и как бы сделала «полшага» вправо.

— Левый, — коротко приказал инструктор.

Иван плавно двинул рулями — и самолёт стал описывать в светлом зимнем небе круг, центром которого был лежащий на

земле хуторок.

— Правый! — повелительно крикнул инструктор, когда, закончив левый вираж, Иван вывел самолёт на прямую.

Курсант плотнее обычного обхватил пальцами ручку управления, резче, чем следовало, двинул от себя сектор газа и с отчаянием, точно решившись на что-то почти безнадёжное, накренил послушный У-2 на правое крыло.

Но вместо глубокого виража самолёт безудержно опускал нос всё ниже и ниже горизонта. Иван почувствовал, как машину сильно потянуло в штопор, точно лодку, попавшую в водоворот, и невольно прижал ручку управления ближе к себе, как бы пытаясь удержать самолёт на этой высоте.

— Куда тянешь?! — надрывно звучал в ушах гневный голос Дубенского. — Хочешь сорваться в штопор? Отдай ручку, поддержи левой ногой, вот так...

Инструктор легко и почти мгновенно вернул самолёт в нормальное положение и вновь доверил управление курсанту.

— Не зажимай ручку, сиди спокойно! — нервно кричал он. — Следи за прибором и не теряй скорости.

Иван глянул на прибор скорости и с испугом заметил, как острая стрелка, словно издеваясь над неопытностью юноши, ушла влево. Горизонт спрятался под капот мотора, и впереди расстилалось только холодное, отчуждённое небо, как бы потемневшее от неудовольствия.

Воздух стал рыхлым, как вата, и в сердце закрался холодок неприятного предчувствия.

«Опять... — думал Иван, — опять у меня не получается правый вираж! Я теряю скорость... Но как быть? Что сейчас надо сделать в первую очередь?» — Он ожидал ответа на эти вопросы от своего инструктора, но услышал лишь глухое ворчание.

Ручка двойного управления в кабине курсанта, как бы по щучьему велению, рывком метнулась вперёд и влево, ножные педали «сами собой» задвигались размашисто и тоже резко, но потом их движения стали мельче и плавнее — горизонт вновь показался из-под мотора, занял положенное ему место у головки первого цилиндра, и укрощённый самолёт спокойно полетел по прямой.

— К чертям, — выругался инструктор, выведя самолёт из виража. — Мне надоело работать за тебя... Чего ты пошёл в авиацию, не пойму. Разве это полёт?! Ты даже представления не имеешь о том, что такое высший пилотаж... А ну держись, покажу тебе, как надо летать!

Самолёт энергично перевернулся через правое крыло вверх колесами, и мотор, громко «чихнув», затих. Теперь под ногами

Ивана красовалось вновь повеселевшее небо, а над головой огромной белой простынёй, с лоскутами хуторов и перелесков, лежала земля. Нос самолёта стал не торопясь опускаться к земле, и неожиданную густую тишину нарушил нарастающий шорох морозного воздуха, скользящего по обшивке крыльев и фюзеляжа. Тонко и негромко запели стальные ленты-расчалки; от перегрузки Ивана так вдавило в сиденье, что в глазах у него запестрели чёрные и жёлтые круги. Рыча мотором, двукрылый У-2 вошёл в красивую петлю Нестерова...

За первой петлёй последовала вторая, третья, затем медленная петля с зависанием в верхней точке, когда Иван болтался вниз головой, удерживаемый лишь привязными ремнями; потом снова переворот, боевой разворот и, наконец, несколько свистящих витков штопора.

— Вот так надо летать! — горделиво крикнул инструктор и, убрав газ, приказал: — Давай сам входи в круг, рассчитывай и садись... — а когда самолёт уже планировал на посадку, то сокрушённо покачал головой, вздохнул и, как бы завершая прерванный разговор, иронически ввернул старое авиационное словечко:

— Пилотяга!

* * *

После полётов курсантов построили в несколько шеренг перед штабом Н-ской объединённой школы пилотов и техников ГВФ. К строю подошёл начальник штаба и, достав из кармана кожанки какие-то бумаги, громко произнёс:

— Тем, кого я буду вызывать, выйти из строя... Иванов!

— Я!

— Николаев...

— Я!

— Рублёв...

— Я!

— Гроховский...

— Я!.. — у Ивана больно сжалось сердце. Как в полусне, плохо понимая, что происходит вокруг, и не в силах подавить в себе вдруг вспыхнувшее волнение, он механически сделал три шага вперёд, повернулся кругом и замер, не поднимая глаз, видя впереди лишь носки сапог товарищей, стоящих в строю.

Когда вызвали пятнадцать курсантов и список был исчерпан, наступила пауза. Тишину разорвал протяжный зычный голос начальника школы:

— Напра-во!..

В ответ дружно щёлкнули каблуки обмёрзших сапог.

— В казарму... ша-гом... — снова пауза и точно пушечный выстрел — марш!

Пятнадцать юных сердец болезненно дрогнули и на мгновенье перестали биться: пятнадцать воздушных замков бесшумно рухнули и погребли под собой мечты о полётах, вынашиваемые с самого детства.

* * *

Всё описанное произошло в несчастливом для Гроховского 1932 году...

Отчаяние и тоска охватили начинающего пилота. Ведь он уже успел полюбить авиационную жизнь особенной, сильной и неугасимой любовью. За то, что делает она людей смелыми и гордыми, за то, что даёт она человеку власть над высотою, временем и расстоянием, а больше всего полюбил лётную профессию за то, что и в небе можно славно послужить своему народу.

Нет, не понял всего этого начальник школы, да и не хотел понимать, когда несколько дней, спустя после той своей команды — «В казарму, шагом марш!»— вызвал к себе курсантов, отчисленных по лётной неуспеваемости.

Дошла очередь и до курсанта Гроховского...

— Ну, — солидно сказал начальник школы, — убедился теперь, что рождённому ползать — летать не велено?

Молчал Иван, только на побледневшем лице обозначились крепкие желваки. Обидно стало ему, что человек, сидящий сейчас перед ним за массивным письменным столом, так вольно играет меткими словами великого Горького. Нет, не верил Иван, что когда Алексей Максимович написал эту фразу, он мог иметь в виду вот такого, как он, Гроховского, больше всего на свете полюбившего свою мечту о полётах. И неужели ошибся райком комсомола, посылая бывшего фабзаучника на учёбу в лётную школу?! Не может этого быть!..

Промолчал, проглотил горькую пилюлю и продолжал стоять на вытяжку.

— Но по теории у тебя оценки отличные, — сказал начальник школы. — Если хочешь, могу оставить тебя и перевести на техническое отделение?

Жарко сделалось Ивану от радости: не только техником готов он был остаться в авиации, а хоть часовым, — лишь бы ближе к самолётам! И тут же опять заветная мысль: «Останусь, а там всё же добьюсь своего...»

— Согласен! — громко ответил он.

* * *

Так белорусский юноша из Рогачёва, Иван Гроховский, пошедший в авиацию, чтобы стать лётчиком, стал авиационным техником. А работать на земле, если все твои мечты, так сказать, за облаками, трудно, или, выражаясь душевнее, грустно...

Всю свою страсть к полётам Гроховский перенёс на самолёты и моторы. Каждый болт или гайка в моторе, каждая певучая на ветру лента-расчалка, каждый квадратный сантиметр звонкой обшивки крыла и фюзеляжа казались ему необыкновенными, почти священными.

По окончании школы Гроховского направили в Ташкентский аэропорт ГВФ авиатехником. Здесь он близко узнал эту особую группу «земных авиаторов», неустанных тружеников: мотористов, авиатехников, инженеров по эксплуатации, которые придирчиво подготавливали самолёты и моторы к каждому полёту.

У них он научился распознавать и предупреждать малейшие дефекты в материальной части и не сдавать неготовую машину как бы ни торопили его лётчики и командиры.

А мысли о полётах, глубоко затаённые, но живучие, по-прежнему тревожили его. Бывали попытки успокоить себя: «Что ж, — рассуждал Гроховский, — врач исцеляет инженеров, моряков, писателей, лётчиков, но при этом не испытывает неприязни к своей профессии, а всё сильнее любит её! Буду «врачевать» самолёты и моторы... для других».

И всё же...

И всё же, как глянет на самолёт, отрывающийся от земли, так сердце и заноет. Одно спасение — работы по горло: с утра до вечера в аэропорту. Постепенно стал вроде и привыкать к этому, смиряться.

Когда Гроховского в конце 1936 года перевели на другую должность — обслуживать самолёт командующего военными воздушными силами округа, то он воспринял это почти безразлично. Но вскоре понял выгоду своей новой работы: командующий не возил пассажиров и грузов и летал реже, чем линейные пилоты Аэрофлота. Оставались свободные часы и... можно сказать, под боком — аэроклуб. Иван Александрович обратился к командующему за разрешением поступить в аэроклуб.

Разрешение было дано охотно. Снова началась учёба. Вот здесь пригодились и очень помогли ему знания материальной части самолётов и моторов разных конструкций и личный опыт

работы авиатехником.

И помогли не только в самой учёбе. С разрешения командующего и по просьбе руководства аэроклуба Гроховский стал в свободное от работы время преподавать в аэроклубе самолёт и мотор, благо, что занятия там проводились без отрыва от производства, по вечерам.

— Я вам дам самолёт и мотор, — шутя сказал он начальнику аэроклуба, — а вы мне — крылья!

Очень тревожил Гроховского вопрос, кто будет его инструктором? Он уже испытал на себе, как много значит методика обучения, и образ Дубенского всё ещё вспоминался с горечью. Прошло с той печальной поры около шести лет, а старая рана не затягивалась.

... Первое же знакомство с инструктором аэроклуба Гуниным успокоило Гроховского. Тот оказался человеком рассудительным, спокойным и наблюдательным. Ошибки в полётах нового ученика не раздражали, а лишь делали его более терпеливым и настойчивым.

Однажды, после первых вывозных полётов, он собрал свою группу возле самолёта и сказал:

— Тема сегодняшней беседы: «Ошибки в полете»... — Он говорил медленно, с частыми паузами, тщательно подбирая нужные слова: — Прежде всего у меня ко всем вам такой вопрос: что такое отличный полёт? Пусть нам ответит... вот вы, курсант Царёв.

— Отличный полет — это... это хороший полёт.

— И всё?

— Всё.

— Не густо. А как вы думаете, товарищ Гроховский?

— Отличный полёт — это когда лётчик не допускает ни одной ошибки.

— Ответ быстрый, но неверный. А вы, что скажете нам, курсант Батюшин?

— Гм... отличный полёт? — Батюшин подозрительно посмотрел на инструктора: нет ли тут какого-нибудь подвоха, и уставился на небо. — Отличный полёт? Ну как же? Это... это... — и, снова посмотрев на Лунина, признался: — Не знаю, товарищ инструктор.

Все рассмеялись.

— Честный ответ! — оживился Гунин. — А смеётесь зря. Кто сумеет ответить правильно?

Ни одна рука не поднялась.

— Вот видите. Придётся мне самому объяснить. Отличным я называю такой полёт, в котором лётчик своевременно замечает

свои ошибки, понимает и вовремя исправляет их. Ясно? Не какой-то выдуманный идеальный полёт, а когда лётчик исправляет свои ошибки в самом начале их появления.

— Я, вот-вот, хотел сказать то же самое, — громко произнёс Батюшин.

— Минуточку. Хотел и сказал, это — не одно и то же, — продолжал инструктор. — И помните: ошибок в полёте не допускают три человека — кто ещё думает лететь, кто уже отлетал и кто вообще летать не собирается. А раз человек в воздухе, то ошибки будут непременно, и лично я не берусь сделать «безошибочный» полёт! Ошибки в полёте бывают разные и все они характерны своим стремлением увеличиваться и тянуть за собой целую толпу своих «собратьев». Предположим, в полёте по прямой мы допустили правый крен. Самолёт немедленно уклоняется в сторону крена, но мы увидели только эту, вторую ошибку и жмём на левую педаль, чтобы сохранить направление. Самолёт начнет скользить и терять высоту, потому что мы не убрали крена. Это будет третья ошибка, и все — за несколько секунд... Вот почему важно уметь не только заметить ошибку в полёте, но и сразу понять её происхождение, узнать её «родословную»!

Как-то после вывозных полётов в зону на высший пилотаж, когда Гроховский получил отличные оценки за злополучные правые виражи, он откровенно рассказал инструктору о своих прежних полётах в зону с Дубенским и о том, чем они закончились.

— Правые виражи труднее даются, — объяснил Лунин. — Так уж устроен человек, что ему легче или, во всяком случае, проще и естественнее повороты влево. Ваш Дубенский не пожелал считаться с этим. Но основное, по-моему, в другом. Раньше ведь как в школах учили летать? По первобытному принципу — если, мол, природа вдохнула в курсанта «лётные качества», то он сразу будет летать... Как некоторые умники «обучали» плаванию: столкнут человека в воду и смотрят — если он не тонет, значит толк будет... Это уже много позднее поняли, что «лётные качества» есть в каждом физически здоровом и грамотном человеке; надо только правильно их развивать!

* * *

...Дни стояли солнечные и безветренные. Степь дышала зноем и гудела мошкарой и шмелями, которых не отпугивали ни запах бензина, ни шум моторов на земле и в воздухе. Когда выключали мотор какого-либо самолёта для заправки горючим, курсанты,

наскоро протирая винт и капот, с удивлением рассматривали на них бесчисленных насекомых, расплющенных мощной струёй воздуха. Но скоро они перестали обращать на это внимание, потому что привыкать нужно было ко многому: к жаре, к большой физической нагрузке на организм, к тому, что на земле всё приходилось делать быстро, а в воздухе — делать всё спокойно, без спешки, как говорит одна умная латинская пословица, торопиться медленно.

Быстрый темп аэродромной жизни, сложность управления самолётом, шум и жара — всё это на первых порах утомляло курсантов и инструкторов.

Прошло не меньше четырёх-пяти дней, пока всё утряслось: инструктора перестали покрикивать на курсантов, старшины групп научились «на ходу» оценивать обстановку, быстро ориентировались, регулировали очерёдность, а вывозные полёты уже не только утомляли, но наряду с огорчениями стали доставлять маленькие и большие радости.

Теперь на аэродроме стало как бы тише, у курсантов появились свободные минуты между полётами, о чём они не смели мечтать в первые день-два, можно было покурить в квадрате, перекинуться с приятелем весёлым словечком, внимательно продумать ошибки, ещё и ещё раз прочесть нужные места в инструкции по технике пилотирования и, уже не торопясь, красивым почерком записать в свою рабочую книжку замечания инструктора и задание на следующий полёт.

Наконец настал и самый знаменательный день в жизни тех, кто посвятил себя лётному искусству...

...Каждому из нас хорошо известно, что такое осуществлённая мечта! Иногда в эти два слова умещаются всего год-два исканий и человек, не постарев ни на сединку, становится безраздельным хозяином своей мечты.

Но бывает и так, что успех приходит далеко не сразу и путь к нему похож на барограмму полёта в жестокую болтанку. Таким был путь и лётчика Гроховского. Но как бы ни было трудно, нельзя оставлять своей цели и падать духом.

Может быть, не такими словами думал обо всём этом Гроховский в этот солнечный и незабываемый для него день, быть может, он тогда больше внимания уделял полосатому конусу указателя ветра и продумывал расчёт на посадку. Скорей всего это так и было. Но он крепко верил в свою мечту и честно сделал всё, что мог, для её осуществления.

Вот почему, хотя и волнуясь, он всё же воспринял как заслуженное им слова командира, только что проверившего его в воздухе:

— Самостоятельный вылет вам разрешаю.

Когда командир вылез из самолёта, поднялось радостное оживление. Товарищи принесли мешок с песком и привязывали его к заднему сидению, чтобы сохранить центровку самолёта в воздухе. Урывками они успевали бросить счастливцу взволнованные фразы:

— Ни пуха, ни пера...

— Расчётик уточни: боковичок дует, — советовал один.

— Да ну, разве это боковичок?! Еле дышит... — успокаивал другой.

— Руку подымай повыше, когда старт просить будешь: сам ведь летишь!

— Точно, голосуй за ташкентское небо!

Остальные товарищи стояли в стороне и мимикой и знаками, всем своим видом старались показать, что они от души желают ему успеха.

Только командир эскадрильи и инструктор держались независимо, на их лицах было написано такое спокойствие и почти равнодушие, будто они не присутствовали при этом, хотя и обыкновенном в общем «мировом» масштабе, но всегда торжественном и радостном рождении лётчика.

Вскоре все отошли в сторону, и Гунин кивнул: — Выруливай...

Иван осмотрелся, незаметно для себя облегчённо вздохнул и осторожно дал газ. Мотор, добродушно ворча, увеличил обороты, У-2 подкатился к линии исполнительного старта. Справа и чуть впереди стоял стартёр с флажками и с завистью смотрел на Гроховского.

Иван высоко и уверенно поднял правую руку. Стартёр взмахнул белым флажком и задержал его на уровне плеч: взлёт разрешён!..

Винт превратился в полупрозрачный диск, затем как бы исчез из поля зрения. Земля всё быстрее бежала навстречу. Иван отдал слегка ручку от себя, подымая хвост машины, и теперь У-2 мчался вперёд только на колёсах, нацелившись первым цилиндром в далёкую островерхую горушку на горизонте.

Упругий воздух широкими потоками омывал тугие крылья, с каждой долей секунды всё охотнее принимая на себя тяжесть самолёта. Иван чувствовал это всем телом, а момент, когда самолёт, едва стукнувшись колесом о крохотный камешек, отделился от земли и повис над нею на «высоте» один-два сантиметра, отозвался в самом сердце Гроховского острой радостью. Издали же казалось, что машина ещё бежит по аэродрому.

Потом все увидели, что она взлетела, и тишину на старте сменил шумный говор, возгласы и чьё-то увесистое похлопывание по спине.

— А направление... Видели? Как по струнке!

— Выдержал точно.

— Вот только, пожалуй, оторвался чуть на малой скорости...

— Понимаешь ты...

— А почему не понимаю? Думаешь, как ты, захожу с креном на посадку?

— Там и кренчик-то был градуса два-три.

— А инструктор ведь заметил!

— Так то ж инструктор...

... Вот оно пришло то самое, ради чего стоило преодолевать любые трудности! Мерный рокот мотора, воздух за бортом, быстрый, как буря, маслянистые брызги на блестящих плоскостях и высота, всё увеличивающаяся и как бы раздающаяся вширь. Это была не та высота, которую видишь из окна десятиэтажного дома, когда смотришь вниз вдоль стены, — высота мёртвая, пугающая. Это была скорее глубина, простор, необъятность, вызывающая радостное чувство свободы и мужество.

Исчез крохотный тусклый ручей, выбегающий из-под колючих кустарников и впадающий в спокойный арык, исчезла перспектива ровной узкой улицы с белыми домами — всё растворилось в необъятной громаде земли, покорно раскинувшейся под крыльями самолёта.

А небо теперь обнимало его со всех сторон, круглые комковатые облака плыли на уровне плеч Гроховского, и он мог бы сейчас, при желании, подняться выше их, кружиться между ними...

Но вот сделан четвёртый разворот, самолёт планирует на посадку, мотор еле слышно ворчит на малых оборотах, высота быстро уменьшается и теперь, наоборот, исчезает необъятность пространства, а детали местности всё увеличиваются и проступают отчётливее.

Наконец всё внимание молодого пилота сосредоточивается на белых посадочных знаках: по ним он уточняет направление полёта и вероятность приземления в заданном месте. Ещё несколько секунд снижения — и виден травяной покров аэродрома, отдельные пятна на земле и крохотные неровности...

Не спуская глаз с самолёта своего питомца, Гунин прикурил новую папиросу от только что докуренной и, сохраняя равнодушный вид, мысленно оценивал каждое действие Гроховского.

По мере того как высота уменьшалась, Гунин, внимательно

наблюдая за посадкой, невольно и сам пригибался всё ниже и ниже к сочной траве и, делая рукой плавные движения на себя, бормотал вполголоса:

— Ещё... Стоп! Придержи. Теперь снова на себя... ещё... Довольно. Добирай!

И когда проворный У-2 уже весело бежал по траве после отличной посадки, в квадрате раздались ликующие возгласы, а на лице командира эскадрильи разгладились тонкие морщинки у глаз. Он повернулся к Бунину и негромко сказал:

— Нормально.

* * *

... Гроховский долго бродил в парке и по улицам, строил планы на будущее, вспоминал свой первый самостоятельный полёт. Домой возвращался почти под утро. Было очень хорошо и почему-то хотелось подольше остаться одному.

Заметив скамью у белого уютного домика с палисадником, он медленно опустился на неё. Небо бледнело, целыми горстями гасли звёзды, одинокий самолёт метеослужбы чуть слышно гудел в высоте, еле заметный и похожий с земли на маленький крестик, вроде тех, какие лётчик ставит простым карандашом на полётной карте, отмечая место своего самолёта.

Вблизи раздался весёлый птичий щебет. Иван оглянулся и увидел под выступом крыши гнездо, из которого высунулся воробышек. На колючей ветке акации, под которой отдыхал Иван, озорно раскачивался старый воробей и что-то «говорил» молодому на своём быстром птичьем языке. Вспорхнув, он перелетел на край, гнезда, попрыгал там и снова вернулся на дерево.

Проделав несколько таких рейсов, он настойчиво зачирикал, как бы приглашая юного воробышка последовать его примеру.

Иван стал наблюдать.

Малыш подскочил к самому краю гнезда, не глядя вниз, расправил крылышки, точно намереваясь взлететь, но в самую последнюю секунду решимость покинула его и он, смущённо ероша пёрышки, попятился.

Старый воробей гневно чирикнул и несколько раз заново продемонстрировал ему полёты по прямой. После этого отступать было невозможно, воробышек мужественно опять занял исходную позицию, потоптался немного и, пища от страха, вывалился из гнезда.

Судорожно ударяя крылышками о воздух, движимый одним только могучим инстинктом самосохранения, он неуклюже

полетел, но при этом уклонился в сторону и кое-как поспешно «приземлился» на плече Ивана.

Гроховский радостно улыбнулся и затаил дыхание, боясь его вспугнуть, а старый воробей с беспокойством кружил вокруг, но поняв, что человек не желает им зла, сел на дерево.

Зорко и настороженно посматривая на Ивана, воробышек оставил на его плече маленькое пятнышко в память о своей посадке на столь необычном «аэродроме», подпрыгнул, обдав щеку Ивана крошечной воздушной волной, и, подбадривая себя звонким писком, пустился в трудный обратный путь. Но до гнезда он не долетел и сел на верхний обрез ставни.

Отдохнув, воробышек смелее полетел к дереву, затем опять к дому, опять к дереву, с каждым разом всё больше набирая высоту и, наконец, ему удалось вернуться в гнездо.

Это была для воробышка немалая победа, и он вознаградил себя более длительным отдыхом.

Способности воробышка порадовали Ивана. «Вот кому не нужны вывозные полёты — сразу самостоятельно!» — подумал он.

Проделав ещё несколько полётов по прямой, воробышек научился выполнять их так недурно, что, судя по всему, заслужил похвалу своего требовательного «инструктора».

Затем они, видимо, приступили к освоению «разворотов», и Иван стал наблюдать за ними с профессиональным интересом.

Нужно было долететь до акации, сделать полукруг и вернуться в гнездо. Старый воробей выполнил это более трудное, а потому и более интересное для Ивана «упражнение» с такой лёгкостью и изяществом, с такой подчёркнутой наглядностью, что воробышек скоро «понял», как это делается. И хотя между теорией и практикой лежит подчас целая пропасть, трудный разворот удался сразу.

«Будущий асс!» — с гордостью подумал о нём Иван так, будто в этом была и его заслуга.

Однако после некоторых удачных полётов на развороты успех вскружил малышу голову. Наполняя воздух радостным победным чириканьем, он так резко и круто накренил крылья, что потерял равновесие и, пища от ужаса, стал падать.

Иван невольно привстал со скамьи...

Но у самой земли воробышку удалось вывернуться из опасного положения, он стремительно набрал высоту и юркнул в гнездо. Успокоенный Иван снова сел на скамью и закурил.

— Ну кто же допускает такой большой крен на развороте? — усмехнувшись, снисходительно проговорил он. — Вот и сорвался в штопор! Хорошо, что высоты хватило...

Через минуту воробышек несмело высунулся из гнезда,

склонив головку набок, со страхом глянул на то место, где только что приключилась такая неприятность, и опять спрятался. Старый воробей сердито нахохлился и молча сидел на крыше, явно недовольный поведением своего питомца.

Поняв, что «учебные полёты» пока окончились, Иван встал, сочувственно кивнул старому воробью и пошёл домой.

Солнце уже поднялось из-за горизонта и его теплые лучи согревали Ивану спину, а впереди, раскачиваясь то вправо, то влево, и изгибаясь на неровностях почвы, бесшумно скользила длинная тень, как бы ведя за собой своего хозяина...

Две встречи

Будто вихрем, несло мальчишек к пустырю. Позабыты купание в реке, ловля рыбы и даже игры в гражданскую войну.

Бежали наперегонки, еле переводя дух, спотыкались, падали, и вновь неутомимые босые ноги несли их дальше, пока, будто остановленные невидимой преградой, замирали на месте.

На краю пустыря, словно греясь в бронзовых солнечных лучах, стояла большая полотняная птица. Лишь постепенно, не сдерживаемые грозными окриками взрослых, суетившихся возле старенького, потрёпанного «Фармана», осмеливались приблизиться ясноглазые зрители.

Всё внимание их было обращено на самолёт и человека в кожаной «шофёрской» куртке, в шлеме и больших очках, поднятых на лоб. Это был Сацевич, один из первых лётчиков в Ростове-на-Дону.

Слух о нём прошел по всему городу ещё неделю назад, много говорили о его предстоящих смелых полётах, но когда это произойдет, точно не знали. Предполагали, что Сацевич сперва сделает пробный полёт без публики.

Но от ребят укрыться ему не удалось...

— Сейчас полетит... — завистливо вздохнул Ванёк Шашин, небольшой крепыш с расцарапанным лбом и дублёными, не очень привыкшими к обуви пятками.

— Ероплант?! — тоненько протянул крохотный сосед справа, выставивший свой голый живот, словно специально для всеобщего обозрения.

— Нет, тот кожаный дядька, — подсказал кто-то за его спиной.

— Сам?!

— Какой же ты ещё дурной, Михась! — засмеялись ребята, и один из озорников дружелюбно хлопнул его по затылку.

— Не замай! — нахмурился Михась и ещё больше выпятил свой полосатый коричнево-серый живот.

— Брюхо у те сомье, а голова селёдочья, — усмехнулся кто-то.

— Не, — угрюмо возразил Михась и вовсе насупился. — Я маленький, вот что...

— И поверил, что дядька так просто сам и взовьётся.

— Да де ж поверил?.. — возмутился Михась. — Я хочу руками его потрогать...

— Дядьку-то?

Глаза Михася затуманились от обиды, ямочки на щеках стали

глубже и чётче.

— А ну, геть отседа, кто языкастый! — крикнул Ванёк и привлек Михася к себе. — Мальчонок дело говорит. Вот слетает ероплан, мы и попросимся.

— Не, зараз надо, — сказал Гриша, тощий и долговязый подросток.

— Почему?

— А если разобьётся? Чего же тогда трогать?

— И то правда! — раздались голоса.

— Мне батька ноне говорил, — важно передал Михась случайно подслушанную им фразу из разговора взрослых, — что чем больше кто ероплантов побьёт, тот и есть ерой! Во как...

Сказав это, Михась выступил вперёд и петушино крикнул:

— Дядь, а дядь! Дозвольте хучь немного ваш хвост потрогать, а?

То ли вид казачонка понравился взрослым, то ли его слова произвели впечатление, но лётчик улыбнулся и громко сказал, обращаясь к своим товарищам:

— Вот вам и помощники.

Он махнул ребятам рукой — и вся ватага мигом облепила самолёт.

— Стойте! — испуганно крикнул лётчик. — Мне же на нём лететь придётся...

Мальчики поняли, отступили на шаг и спрятали руки за спинами.

— Вы поможете нам выкатить аэроплан вон в тот конец поля, чтобы поставить его против ветра, — объяснил лётчик. — А браться при этом можно только за те места, что я укажу. Уразумели?

— Хорошо, дядя!

Когда инструктаж был закончен, ребята взялись за самолёт и дружно покатили его по пустырю. Их было так много, а действовали они так искренне, что двукрылый маленький самолёт едва касался колёсами земли.

— Вот это «подъёмная сила»! — засмеялся лётчик. — Глядишь, вырастут хлопцы и всю русскую авиацию на своих руках поднимут...

Подлинного смысла этих слов Ванёк не понял, но, уловив похвалу, гордо шагал, поддерживая хвост самолёта.

Проба мотора вызвала всеобщий восторг. Когда лётчик, уже сидя в кабине, газовал, проверяя работу мотора на больших оборотах, и по всему пустырю прокатились невидимые волны ритмичного рёва, — мальчишки радостно загалдели.

Когда же люди, державшие чудесную птицу за крылья,

выпустили её из рук, та, словно вырвавшись из клетки, всё быстрее разгоняясь, пробежала по пустырю, мягко подпрыгнула и повисла в воздухе.

— Ура! — закричали люди, помогавшие лётчику взлететь.

— Ура-а-а... — визжали мальчишки.

Ванёк открыл рот от удивления. Дитя нового века, он приблизительно знал, что такое «ероплан», но так близко видел его впервые. В глубине своей наивной детской души Ванёк полагал, что полёт не состоится, и сейчас, когда машина уже набирала высоту, он был до крайности поражён и взволнован.

— Летит! — радостно вскрикнул Ванёк. — Михась, ты видишь? Летит!!!

Михась молчал и тоже с недоверием всматривался в небо, и только когда самолёт накренился в развороте, лицо мальчугана просияло, он радостно захлопал в ладоши и закричал:

— Машет, машет, крыльями машет! Взаправдашный ероплант...

Набрав метров двести, лётчик сделал круг, приземлился в центре пустыря и порулил на стоянку. На сегодня это было всё, но мальчишки долго не спускали восторженных взглядов с «кожаного дядьки».

Всё, даже самое приятное и удивительное на свете, имеет конец. Мальчишки расходились, унося с собой незабываемое впечатление от первой встречи с лётчиком.

— Пошли, Ванёк, — предложил Михась.

Шашин стоял, не двигаясь. В его взгляде, устремлённом на самолёт, появилось что-то нежное и одухотворённое. Он даже не заметил, что лётчик, проходя мимо них, остановился и улыбнулся.

— Ну что, ребятки, понравился полёт? — спросил лётчик.

Ребята онемели от счастья: герой дня — настоящий лётчик — сам заговорил с ними! Такое бывает не часто даже в богатой приключениями мальчишеской жизни...

Шашин был взрослее и потому повёл себя более уверенно.

— Дядя, а я смогу лётчиком стать? — мечтательно произнёс он.

Сацевич с нескрываемым интересом посмотрел на мальчика.

— Если очень захочешь, то сумеешь, — убеждённо ответил он.

— А не страшно... летать?

— Пожалуй, нет, — улыбнулся лётчик. — Вот на ковре-самолёте не знаю как... Может, и страшновато было бы. А это же машина. На машине не страшно!

— Значит, и мне можно?

— Всем можно. Но для этого знаешь, каким надо быть человеком?

— Каким, дядя?— затаив дыхание, спросил Шашин.

— Решительным и точным. Уметь управлять своим характером. Вот так-то... Ну, ступайте домой, желаю успеха.

* * *

Мечта Шашина сбылась: он поступил в лётную школу Гражданского воздушного флота.

Отлично закончив теоретическую программу, Шашин в первых же учебных полётах обнаружил незаурядные способности к лётному искусству: он усваивал всё буквально налету.

Природа вдохнула в Шашина счастливейший дар: в любых условиях безукоризненно чувствовать положение своей машины в пространстве; у него изумительная зрительная память, глазомер и железная выдержка.

Но есть в лётном деле и своя «зазубринка»: чем талантливее молодой лётчик, тем скорее нужно воспитать в нём чувство внутренней сознательной дисциплины. Иначе произойдёт неприятность. Его лётный талант заглохнет, не достигнув подлинного мастерства: такой лётчик станет ухарем, но Чкаловым, Покрышкиным, Тараном ему не быть!

Инструктор Хворостьян, обучавший Ивана Шашина, понимал это, и, видя, как легко даётся его питомцу техника пилотирования, большое внимание. уделял воспитанию его характера.

Результат усилий инструктора проявился в одном, с виду обычном, заурядном полёте Шашина на учебный высший пилотаж.

Это было летом 1932 года...

Выполнив глубокие виражи, — обычное начало задания на высший пилотаж, — курсант Шашин внимательно посмотрел на землю с высоты тысячи метров, убедился, что его самолёт находится в середине пилотажной зоны, и развернул машину в сторону аэродрома.

Внизу, как раз под самолётом, пролегла хорошо заметная с воздуха ровная, как струна, дорога. Она-то и была нужна курсанту: вдоль неё легче выполнять перевороты и петли, лучшего ориентира искать не надо. А не будь этой дороги, то по неопытности перевороты, да и петли тоже, могут получиться «кривобокими» — вошёл в фигуру в одной вертикальной плоскости, а вышел из неё куда-то в сторону. Глядишь, или вернее проглядишь, — и «тройка» за такой пилотаж обеспечена.

Иван приподнял нос самолёта чуть выше горизонта, энергично взял на себя ручку управления и нажал правой ногой на педаль руля поворота.

Юркий У-2 резко лёг на правое крыло перпендикулярно к земле и как бы упёрся им в чёткую линию дороги. Шашин быстро убрал газ, стало совсем тихо, а самолёт по инерции и, повинуясь рулям, продолжал вращаться вокруг продольной оси, пока не лёг на спину.

Шашин сейчас же поставил рули нейтрально и слегка подтянул ручку управления на себя. Нос самолёта медленно стал опускаться к земле, У-2 перешёл в пикирование. Тело Шашина стало почти невесомым, на душе сделалось легко и озорно.

Вдруг зоркие глаза Шашина заметили, что между фюзеляжем самолёта и дорогой образовался изрядный угол и машину всё больше увлекало влево... Он энергично вернул самолёт на заданное направление. Ошибка исправлена, и Шашин опять предался своему восторженному настроению.

Впрочем, ненадолго, «заботы» хватало: когда, разогнав скорость, Шашин ввёл самолёт в петлю и, подняв голову, глянул на землю, — дорога опять лежала «криво»; пришлось, вися над землёй вверх колесами, осторожными и точными движениями рулей исправлять положение, чтобы возможно меньше нарушать красоту и изящество фигуры.

Это было сделано так своевременно и мягко, что инструктор, заметив ошибку, оценил грамотное и быстрое её исправление. Но мальчишки, стайкой облепившие бугорок возле аэродрома и наблюдавшие за пилотажем, освистали неопытного пилота:

— Фью!.. фью!.. Косая петля! Косая... «Лётчик»...

Зато вторая, третья и четвёртая петли были выполнены так безукоризненно, что мальчишки радостно заплясали на бугре и по всегдашней мальчишеской традиции сменили гнев на милость:

— Ура лётчику! Ура-а-а...

Шашин сам чувствовал красоту этих фигур и теперь, окончив последнюю, в странном раздумье летел по прямой, медленно теряя скорость.

В душе юноши завязалась необычная борьба. Словно два голоса — озорной и непокорный, и добрый и благоразумный — «заспорили» в нём...

«Махни, Иван, ещё одну, пятую, петельку! Ведь так приятно крутиться в небе... Ты один, инструктор на земле, — крутани, приятель!»

«А как ты объяснишь инструктору, если он заметит и спросит? Ведь в задании точно указано: выполнить четыре петли — не меньше и не больше», — предостерегал другой голос.

«Так уж он и заметит? Ну, скажешь, что просчитался, ошибся, мол, и всё!»

«Хорош же из тебя получится «лётчик». Просчитался... Твёрже будь — ведь подлинная красота человека заключается в его умении владеть собой — помнишь, инструктор сказал тебе эти замечательные слова?».

«Мало ли что сказал! Плюнь на это и крути ещё пятую петлю... Кашу маслом не испортишь!.. Ну?!.»

И Шашин приготовился было к выполнению пятой петли, но левая рука его вдруг убрала газ, он плавно взял ручку на себя, нажал на левую педаль и сорвался в штопор — следующую фигуру, указанную в задании на этот самостоятельный полёт в зону...

На земле, выслушав доклад курсанта о полёте, инструктор Хворостьян недовольно спросил:

— Чего это вы после петель, вместо того, чтобы сразу же выполнить штопор, так долго тянулись по прямой?

— Я хотел... — замялся Шашин: — Я думал...

— А надо было пилотировать! — с укором сказал инструктор. — О чём же это вы, если не секрет, «думали»?

— Мне очень хотелось сделать ещё одну петлю, — тихо признался Шашин.

Хворостьян посмотрел в глаза своему курсанту: в них были прямота и что-то твёрдое, что появляется, когда юноша уже заметно для окружающих становится мужчиной.

— И что же? — голос инструктора стал звонким и звучал хлёстко.

— Не сделал...

— Не решились? — пытливый взгляд инструктора направлен на курсанта в упор.

— Наоборот, решился не сделать, — ответил Шашин, выдержав этот взгляд.

Глаза Хворостьяна потеплели, в них засветилась такая ласка, что Шашин почувствовал себя человеком, выполнившим нечто очень значительное, важное.

— Я вам ставлю отлично за эту «пятую», не сделанную вами петлю — она для вас дороже выполненных четырёх!..

* * *

После окончания школы Шашина направили в Среднюю Азию, где он работал несколько лет...

Как-то, залетев в Ашхабад с ночёвкой, Шашин забрёл на часок в биллиардную аэропорта. Здесь уже собралась весёлая

группа авиаторов и, окружив стол, обсуждала ход партии. Играли в «пирамиду». Один из игроков привлёк всеобщее внимание своим явным превосходством. Он легко и свободно держал тонкий кий, целился быстро и не напряжённо и, хотя ударял кием без всякого усилия, шары стремглав скрывались в лузах с таким грохотом и так точно, что нельзя было наблюдать его игру без восхищения.

Посмотрев внимательно на игрока, Шашин невольно весь подался к нему, и глаза его радостно заблестели. Это был человек среднего роста, сухощавый, уже с проседью в рыжеватых волосах. Его скуластое лицо с зоркими глазами и острым подбородком было очень знакомо Шашину. Играл он спокойно, а то, что он курил папиросу за папиросой, вероятно, следовало отнести за счёт давней привычки.

В ту минуту, когда Шашин подошёл к столу, борьба на зелёном поле подходила к концу: оставалось положить последнего шара — «пятнадцатого», — стоявшего неподалеку от угловой лузы.

Игрок помелил кий, с необычайной ловкостью быстро закурил новую папиросу и, почти не целясь, отрывисто ударил острием кия в левый бочок своего шара. Белый костяной шар с чёрными полосками устремился вперёд и с такой силой ударил «пятнадцатого», что этот шар мгновенно скрылся в угловой лузе, а от упругих бортов взвилось лёгкое облачко пыли!

Партия была выиграна. Игрок, улыбаясь, положил кий и отошел в сторону, где стоял Шашин.

— Я вас знаю... — сказал ему Иван Терентьевич.

— Меня?

— Да. Вы тот самый лётчик, которого я в детстве видел в Ростове-на-Дону, на пустыре, где сейчас построен завод Сельмаш... Вы тогда летали на «Фармане».

— Да, было такое... Однако у вас и память!.. Насколько я понимаю, мы с вами — земляки?

— Ростовчане, — улыбнулся Шашин.

— Тем больше я рад такой встрече. Ну, что ж, давайте познакомимся? Сацевич, — запросто сказал он и протянул руку.

— Шашин.

— Вы, я вижу, сами лётчиком стали?

— Да. Летаю на ПС-9, командиром корабля. А вы? Не оставили лётную работу?

— Нет. Летаю на Г-2.

— Ваши полёты на «Фармане»... — Шашин хотел сказать «вдохновили меня», но постеснялся говорить так высокопарно, замялся и сказал другое: — Я и сейчас так хорошо помню, точно

всё это происходило неделю назад.

Сацевич понял и благодарно потрепал его по плечу.

— Мне это приятно, — сказал он. — Вы сейчас свободны?

— Да.

— Пойдёмте на воздух, побеседуем.

Они проговорили почти до полуночи и расстались друзьями.

* * *

В 1936 году, когда Шашина перевели в Ашхабад, они встретились вновь, и Иван Терентьевич, пожелавший летать на более тяжёлых самолётах, был назначен к Сацевичу... вторым пилотом.

Сацевич обрадовался.

— Видишь, как порой жизнь людей сводит, — весело сказал он. — Даже летать довелось вместе... Ну что ж, Ваня, берёмся за дело. Полетим с тобой в Каракумские пески...

Летали на Г-2. Это огромный четырёхмоторный самолёт. На носу его имелся «моссельпром», так прозвали лётчики штурманскую кабину, почти все стенки которой сделаны из прозрачного плексигласа. Штурмана в экипаже не было, и «моссельпром» временно превратили в раздевалку.

Пилотские сидения на Г-2 расположены высоко, кабина сверху открыта. Позади, в специальных отсеках, находились первый и второй бортмеханики. В крыльях и фюзеляже размещали до пяти тонн груза.

На этом самолёте Шашин сделал с Сацевичем шесть рейсов по двести пятьдесят километров в один конец. Туда везли на рудники питьевую воду, а обратно — серу. Старались вылетать пораньше или под вечер: в середине дня нестерпимо жгло солнце. Да и по утрам оно не баловало пилотов. Чем выше взбирается по среднеазиатскому небу безжалостное светило, тем больше разоблачаются пилоты и бортмеханики, пока не останутся в трусах.

— Дальше раздеваться бесполезно, — шутил Сацевич. — Придётся закаляться...

Техника пилотирования Шашина ему понравилась. Иван Терентьевич не допускал резких движений рулями, за штурвал держался не «всей пятернёй», а кончиками сильных цепких пальцев и чувствовал, вернее предчувствовал, малейшее колебание машины. Он превосходно знал конструкции самолёта и моторов и теорию полёта.

— Недурно летаешь, — сказал ему Сацевич, хотя был на похвалы скупой. — Точно пилотируешь, так всегда летай. Не

позволяй себе относиться к самолёту свысока… Только на «Вы»!

В свою очередь Шашин внимательно присматривался к технике пилотирования старого лётчика, к его посадкам, запоминал его практические советы.

— Даже когда человек ничего не делает — время идёт! — многозначительно говорил Сацевич. — Так и в полёте… Всё нормально у тебя, но не забывай, Ваня, что ты в воздухе, то есть в условиях, не совсем обычных, и не смей самоуспокаиваться. Ведь постоянное внимание лётчика — это и есть основа безопасности любого полёта.

В полетах с Сацевичем ничего особенного не происходило: ни разу не сдал мотор, не вставала на их пути песчаная буря и все приборы и агрегаты на самолёте работали исправно, но эти полёты дали Ивану Терентьевичу Шашину многое.

Вообще говоря, лётный опыт приобретается главным образом за счёт «обычных» полётов. Поговорите с любым бывалым лётчиком, и он подтвердит это. «Страшные» случаи сейчас чаще бывают в рассказах совсем ещё юных авиаторов и… робких «начинающих» пассажиров Аэрофлота. Ей-ей!

Беседуя со старыми лётчиками, я пришёл к заключению, что надо, выполнить тысячу полётов, чтобы в одном из них возникло действительно рискованное положение. Понятно, что лётчик выйдет из такого положения благодаря опыту, полученному им в предыдущих обычных полётах, а не станет сразу мастерски летать потом, после того, как ловко вывернулся из беды. Десять «обычных» полётов могут сделать одиннадцатый выдающимся.

Сацевич оказался для Шашина одним из первых наставников, до конца внушившим ему эту мысль, совершенно обязательную для настоящего зрелого лётчика.

— Летая с Сацевичем, — рассказывает Иван Терентьевич, — я особенно чётко стал понимать, что романтика лётной профессии — в её трудности, в высоте, скорости и, самое главное, в точности полёта. И, наконец, между этими двумя встречами с одним из ветеранов русской авиации уложилась вся моя юность.

Учение — свет!

...Весной 1934 года курсантов перевели в эскадрильи для обучения полётам. Петра Абрамова назначили в группу молодого инструктора Дядечко, воспитанника этой же школы.

Инструктор попался требовательный. Решал всё быстро и, хотя обучал только первую свою группу, был на хорошем счету за отличные полёты. Высокий, смуглый, черноглазый, с фигурой спортсмена, Дядечко понравился своим курсантам и внушил доверие. «Сразу видно, что лётчик!» — подумал о нём Петр.

Обучение начали по тогдашней системе — с рулёжек. Для этой цели выделили старый негодный самолёт, ободрали крылья, чтобы он случайно не взлетел. На нём инструктора учили своих курсантов рулить по аэродрому.

Сели в такой «самолёт» и Дядечко с Абрамовым. Растерялся, оробел Петр в пилотской кабине. Отчего-то сразу позабыл, что к чему. Вместо движения по прямой, машина то кружилась на месте, то прыгала бог весть куда.

И чем хуже обстояло с рулёжкой, тем сильнее волновался Абрамов, а чем больше волновался, тем хуже шло дело. Получился заколдованный круг!

— М-да, так шаром и катаемся... — ворчал инструктор. — Так «рулят» разве лишь в цирке! Вылазь, Абрамов, всё равно дела не будет.

Вылез. Обмяк весь, головой поник. Ночью в общежитии не мог уснуть: перебирал в памяти правила грамотного руления и всё думал: может, зря он взялся за такое дело? Не быть ему лётчиком.

Долго он мучился сомнениями и понимал, что лётная судьба его висит на паутинке.

... Юноша прислушался: товарищи его уснули. В спальне тишина. Пётр откинул одеяло, натянул на себя летний комбинезон и босиком, ступая осторожно, по-кошачьи, вышел из общежития. На его счастье самолёт для рулёжки стоял близко и не охранялся.

Неслышно залез он в кабину, положил на ребристые прохладные педали босые ноги и мысленно представил себя во время рулёжки.

«Значит, так: если самолёт уводит влево, я нажимаю вот на эту... нет, на правую педаль. А если я хочу развернуть самолёт вправо, то надо нажимать... гм... тоже на правую педаль! Но почему в обоих случаях на одну педаль?! Ах да, потому что в том и в другом случае я хочу отклонить машину вправо! Так... А газом

я, значит, буду работать следующим образом...»

Часа два пробыл Пётр в самолёте, усваивая основные правила рулёжки, а главное — привыкая к кабине, к расположению в ней секторов и рычагов управления и приборов, к смешанному запаху авиационного лака, бензина и масла, к самой мысли, что ему действительно доверят управление самолётом и хотят научить его летать, если только он окажется подходящим человеком.

И чем больше свыкался со всем этим Пётр, тем живее шевелилась и крепла надежда в его смятённой и поколебленной первыми неудачами душе, а на смену сомнению приходила уверенность.

Дня два Пётр тайком тренировался в кабине, с неослабеваемым интересом смотрел, как рулят другие курсанты, и перечитывал курсантскую «библию» — «Курс учебно-лётной подготовки», всё глубже вникая в каждую строчку, в каждую страницу. И тут выяснилось: то, что остальные понимали с первого чтения, Петру надобно было перечитывать по нескольку раз. Не часто приходилось ему раньше самостоятельно работать с книгой...

Сжалился Дядечко и ещё разок пустил Абрамова в кабину:

— Давай попытайся, всё равно машину добивать: старьё... А если и сейчас будешь куролесить — оставайся, друг, на земле!

Самолёт, хотя и узкой «змейкой», всё же побежал по прямой.

— О! Видать, ты получился малость, — обрадовался инструктор. — Скажи, пожалуйста, чудеса какие. А я уже хотел списывать тебя с корабля на берег... Так, так, давай ещё!

... К концу дня Абрамов освоил упражнение и стал рулить один.

Та же история повторилась и в первых вывозных полётах. Пока Пётр находился на земле, всё помнил и знал, что надо делать в полёте, а как только садился в самолёт и взлетал с инструктором — все знания «оставались на земле».

Впрочем, так казалось самому Абрамову, и он обвинял во всём свой «неавиационный характер». В какой-то мере и Дядечко разделял его мысли и без особого энтузиазма думал о лётном будущем своего ученика.

Смущало инструктора только следующее обстоятельство: у Абрамова не ладилось со взлётом и посадкой, а вот расчёт на посадку у него почему-то получался сносно, хотя всем известно, что способности лётчика-курсанта, пожалуй, ярче всего проявляются именно в расчёте на посадку...

В чём же секрет?

Конечно, проще всего было представить Абрамова на отчисление, но жаль было парня. Да и за него стоял горой

авиатехник группы Коля Симченко.

— Честный он курсант, товарищ инструктор, — говорил Симченко. — Лучше всех работает на матчасти, машину протрёт до блеска, мотор вымоет, капоты, да и соображает по устройству мотора. Обвыкнется малость — и летать будет...

— Ладно, — махнул рукой Дядечко. — Подождём ещё.

Прошло несколько дней, на протяжении которых Абрамов неустанно занимался по теории полёта, а Дядечко давал ему летать, но немного.

И когда, подучив остальных курсантов, инструктор снова взялся всерьёз за Абрамова, последний сделал совсем недурно три полёта подряд. Дядечко воспрял духом и теперь громко и лихо покрикивал в переговорный аппарат:

— А ну держи направление, чёрт такой! Крен убери... Скорость!

После посадки, когда зарулили на старт, Абрамов отстегнул привязные ремни и вылез из кабины.

— Ты куда? — удивился Дядечко.

— Пойду в квадрат, — хмуро ответил Абрамов.

— А кто разрешал?!

— Разве ж это полёты? — обидчиво произнёс курсант. — Коли до ругани дело дошло, то, значит, из меня толку не будет...

— Так ведь я это, чтобы подбодрить тебя, — воскликнул Дядечко. — Если в человеке порох есть, то для него крепкое словцо, что искра!

— Ну, вот я и взорвался.

— Гм... — задумался инструктор. — Скажи, пожалуйста, что получилось... Хотел лучше, а оно другим кончиком обернулось. Ну ладно, садись, рванем ещё разок, но уже я тебя провезу по другой методике.

Абрамов подумал и вернулся в кабину.

«Другая методика» показала свое явное превосходство над первой. Чем ласковее объяснял Дядечко и чем больше подхваливал курсанта, тем правильнее летел самолёт.

Инструктор пришёл в восторг.

— Люблю гордых, — сказал он. — Молодец, всегда будь откровенен во всём. Не нравится — скажи. Ты — человек! А вообще, значит, к каждому из вас надо отдельный ключ подбирать... Учтём это для дальнейшего. Правду говорят, что дело не столько в том, кого учат, сколько в том, кто учит... и всё же до нормы ещё, как до луны!

В тот день вечером Абрамов опять не мог долго уснуть. С одной стороны, его поддерживал временный успех, а с другой стороны, снова стало терзать душу сомнение.

Думал о многом, вспоминал... А воспоминания, что пейзажи в перевёрнутом бинокле: все кажется далеким и маленьким...

... Есть в Кущёвском районе Краснодарского края село Полтавченское. Не на всякой карте его найдёшь, не с любой высоты увидишь, но много в нём жило и живёт замечательных людей с чистой душой и большим сердцем.

Взять хотя бы чету Абрамовых — Лукьяна Степановича и Пелагею Ивановну. Полвека вместе они прожили рука об руку. Всякое приключалось в их дружной семье, а всегда старались держаться рядом и никому не причиняли зла.

Не было вот только у Абрамовых детей. И немало лет назад они усыновили сироту — Петю Михайличенко и стало в их семье трое.

Вырос приёмыш на радость своим новым родителям, женился, сам отцом стал. Внука, по настоянию деда, тоже назвали Петром.

В 1917 году Пётр Лукьянович ушёл добровольцем в Красную гвардию и погиб в боях за Родину. Мальчик остался без отца.

Рано довелось маленькому Пете Абрамову познать труд. Лет с девяти стал он помогать деду в кузне и подолгу любовался могучим стариком. Лукьян Степанович был здоровый, русоволосый мужчина с энергичным лицом. Лет до шестидесяти боролся он даже с молодыми силачами и почти всегда клал их на лопатки.

Особенно нравилось Пете раздувать меха и смотреть на пламя горна...

Вот, смешно вздрагивая и кувыркаясь в сильной струе воздуха, обкатываются друг о друга смолисто-чёрные угольки и, накаляясь, меняются в цвете: становятся сизыми, затем синие жилки бегут змейками по тёмно-красной поверхности угольков, потом угли, разгораясь всё жарче, приобретают бледные оттенки, и пламя появляется вокруг них, как корона, с лёгкими подвижными зубцами. Гудит оно весело, пляшет в воздухе, готовое создать нечто новое, необходимое человеку, или уничтожить в мгновенье ока всё, что попадётся на пути.

Злая и привлекательная сила в кузнечном огне!

А дед, улыбаясь, кладёт прямо в его подвижную пасть кусок металла, и огонь, словно понимая, чего хотят от него, жадно облизывает холодный брусок и как бы вдувает в него какую-то фантастическую жизнь...

И кажется Пете, что стоит только сунуть в пламя бесформенную глыбу металла, как, повинуясь волшебной силе огня, через несколько минут превратится она в точно такой же трактор, что увидел Петя сегодня впервые в жизни на улице села.

— О чём задумался, Петюнька? — заботливо осведомился дед.

— О тракторе...

— Машина хоть куда, — соглашается Лукьян Степанович. — Каких только люди не придумали механизмов! Эх, Петро, купим мы с тобой мотоциклет, да поедем вдвоём по Руси-матушке технику изучать... А?

— Поехать бы, дедушка, — не то упрашивая, не то утверждая, говорит Петя.

— А что же, возьмём да и махнем! — подогревает дед мечтания внука. — А нет, так другое путешествие посмотрим...

— Какое? — настораживается мальчик.

Пойдёт скоро самая наипервейшая техника во все концы и в наше село заявится, — уверенно поясняет свою мысль дед. — Сама к нам придёт, как трактор! Ты учись только, Петюнька, всё тебе будет.

— Ох, дедушка, трудно учиться и неохота! — признался Петя.

Вздохнул дед: уже несколько раз так жаловался ему внук. И мальчика жаль, и ошибиться боязно. Сам-то дед без особой грамоты в люди выбивался, а как теперь оно будет, кто знает. Вероятно, иначе...

А несколько дней спустя пришёл Петя из школы, кинул книги на лавку и настойчиво произнёс:

— Не буду больше учиться!

— Это почему же? — испугалась Пелагея Ивановна.

— Тяжело в школе-то, бабушка.

— Неучем жить ещё тяжелее, — рассердилась Пелагея Ивановна.

— Ну и что ж... Не пойду больше в школу.

— Дед! Скажи хоть ты слово, — взмолилась Пелагея Ивановна.

Помолчал Лукьян Степанович, отвернулся, не хочет неволить ребёнка. Почувствовал Петя слабину и обрадовался: дело выиграно! Но по-настоящему цену такого «выигрыша» узнал после.

В 1929 году всей семьёй переехали в Батайск. Петя нанялся пасти колхозные табуны, а дед поступил в кузницу машинно-тракторной станции.

Машины по-прежнему привлекали воображение Петра, но он лишь мечтал о них. Просто думал о том, что вот, мол, какую интересную технику придумывает человек... А если бы ещё такие были машины, чтоб на луну полететь. Или, чтобы прямо с неба сеять. Или, чтобы — трах! — и средь засухи дождь пошёл... от-то б было дело!

Пока же юный пастух предавался созерцательному мечтанию, кони резвились и порой, словно беря с него пример, ветром носились по лугам и убегали в неизведанные ими заросли камыша или сочные пастбища.

Хватится Пётр, — двух-трёх голов нет в табуне. Начинаются утомительные, беспокойные поиски. А как-то искал жеребчика весь день, ночь и следующий день. Из сил выбился, проходя километр за километром. Упал на траву и горько заплакал: столько в мире умного и хорошего, а тут за конями ходи, да быкам хвосты накручивай — «техника»!

Поздновато, правда, но сам же и опомнился. Нет, не хочу быть неучем. Учиться пойду. Куда? А вот в ФЗУ. Машинистом бы стать, поезда водить...

Обрадовалась Пелагея Ивановна, да и дед понял: большую ошибку совершили, что внуку позволили бросить школу! Надо навёрстывать. Повели в ФЗУ. Не принимают. Нужно 4 класса, а у Петра три. Спасибо, есть подготовительные курсы.

Много труда приложил Пётр к учебе, пока поступил в Ростовское ФЗУ связи на отделение монтёров, пока окончил его и стал работать на Батайской электроподстанции. Зато понял, что значат в жизни человека знания!.. Скорей всего, сейчас не ладится у него с полётами не потому, что он неспособный, а оттого, что, вероятно, он чего-то недопонял, а кое-что, пусть даже мелочь, и вовсе не знает.

А раз это так, надо всё снова повторить, получиться и постараться тоньше сообразить, что к чему — тогда и на лад пойдёт...

Его размышления прервало появление инструктора. Дядечко вошел тихо, махнул рукой дневальному, чтобы тот не поднимал шума, и сразу направился к койке Абрамова. Увидев, что Абрамов не спит, он задумался и тихо произнёс:

— Пойдём, покурим...

Абрамов оделся, как по тревоге, и вышел вслед за инструктором. Ночь была ясная и тёплая. Вдали, напротив общежития, темнел силуэт большого ангара тяжёлых самолётов, а левее, один за другим, виднелись ангары для школьных У-2.

Сели в курилке, возле железной бочки, врытой в землю, — общей «пепельницы». Дядечко закурил, и серые клубы дыма окутали его задумчивое лицо — ветра не было. Абрамову стало душно: он понимал, что инструктор не зря пришел в такую пору...

Сперва помолчали.

— Не спишь? — спросил Дядечко, будто в этом можно было усомниться.

— Не идёт сон, — вздохнул Пётр.

— И я не сплю.

Снова помолчали.

— Ну и в чём причина, по-твоему? — спросил Дядечко.

Пётр понял.

— Не знаю я многого, — откровенно признался он. — Вот вы говорите мне: на посадке крены надо исправлять не элеронами, а рулём поворота.

— Так. Правильно говорю.

— Но я не могу слепо выполнять это, мне прежде надо понять! Скажем, руль поворота служит для того, чтобы поворачивать нос самолёта вправо или влево. Крены же исправляют элеронами...

— Ты пойми и другое: на посадке скорость мала и элеронов как бы не хватает для исправления, ну, предположим, правого крена... Так? Но ты быстро «даёшь левую ногу», и от этого самолёт поворачивает нос влево, а правое крыло забегает вперёд, приобретая при этом большую скорость; в нём возрастает подъёмная сила и крен устраняется, — горячо заговорил Дядечко и, наклонившись к светлому квадрату земли, возле окна, стал чертить на песке спичкой. — Смотри сюда...

Беседа у них затянулась, но Абрамов не заметил, как проходило время. Суть физических явлений, происходящих при посадке самолёта, благодаря умелым объяснениям Дядечко становилась всё более ясной. Вдруг Пётр рассмеялся.

— Понял! — весело и счастливо воскликнул он.

Повеселел и Дядечко.

— А почему раньше скрывал, что знания твои слабоваты?

Пётр не ответил и отвернулся.

— Гордый! — ласково произнёс Дядечко и, положив ему руку на плечо, попросил: — Расскажи о себе...

Пётр охотно исполнил его просьбу. Дядечко внимательно слушал и курил.

— А теперь стыдно мне, — с горечью закончил свою повесть Абрамов.

— Во многом ты и сам виноват: вовремя не захотел учиться... Теперь исправляй свою вину, и тогда не будет тебе стыдно. Ясно?

— Ясно, товарищ инструктор.

— Значит, договорились, — сказал Дядечко и встал. — Иди спать. С завтрашнего дня я буду тебе и по теории помогать... Ученье — свет, брат, так-то!

Пётр, смущённо окинув инструктора добрым взглядом, улыбнулся:

— Спасибо, товарищ инструктор.

С того дня ученье у Абрамова пошло хорошо. В декабре 1937

года он отлично закончил лётную школу. Но свои рулёжки и полёты с Дядечко помнит до сих пор, потому что это было его первое серьёзное испытание и, если бы он тогда спасовал, не ходить бы ему в лётчиках...

«Лёгкая» работа

В 1928 году Илья Дорохов работал мотористом на военном аэродроме. В глубине души он считал себя неудачником: стремился стать лётчиком, но в лётную школу его не приняли, потому что не хватило образования, и пришлось учиться на моториста.

Конечно, работа моториста тоже увлекательная, всегда имеешь дело с передовой техникой, но... одним словом, это «но» легко понять без особых объяснений.

Трудился Илья исправно, начальство не жаловалось и ставило его в пример другим за то, что он неустанно занимался самообразованием.

— Хороший авиационный техник будет! — говорили о нём инженеры.

Илья уже привык к этой мысли, и со временем надежда стать лётчиком поблёкла настолько, что он уже не верил в неё. Как старики говорят, значит, на роду не написано...

Но полетать пассажиром очень хотелось. Да и обидно было: служил в авиации, а ни разу ещё от земли не отрывался — только в мыслях, грёзах!

Служил в той части лётчик Лазарев. Славился он своим высшим пилотажем и озорством. По этой причине не каждый из работников наземных служб решался полетать с ним.

Однажды Илью назначили обслуживать самолёт Лазарева. Машина была новая, и Дорохов быстро справился с делом, тем более, что двукрылого разведчика Р-1 он знал прекрасно.

Подошёл Лазарев. Выслушал доклад моториста и залез в переднюю кабину.

— Полечу в зону, покручусь немного, — сказал лётчик.

И тут Илью, как говорят на Востоке, «шайтан потянул за язык», он торопливо, скороговоркой произнёс:

— Взяли бы меня с собой!

— Ты и так, наверное, много летаешь?

— Да ни разу в жизни ещё не летал, представления не имею...

Лазарев с любопытством оглядел долговязую фигуру моториста и милостиво разрешил:

— Валяй, садись, любитель авиации. Так и быть, возьму тебя с собой на полполёта.

Обрадованный Илья, не задумываясь над тем, что могло означать «полполёта», залез во вторую кабину позади лётчика.

Лазарев запустил мотор, прогрел его и порулил на старт. Оторвались от земли, как положено, легко и точно выдерживая

направление, после взлёта перешли в набор высоты.

Илья беспрестанно крутил головой, с любопытством осматривая землю, на которой всё уменьшалось с каждой секундой. «До чего же всё просто, — с удовлетворением подумал Илья. — Летишь себе и поплёвываешь вниз...» Тут он решил в самом деле плюнуть за борт и наклонился вправо, но сильная струя воздуха ударила ему в лицо. Илья воздержался и усмехнулся, — в полёте плевать не полагается!

Этот первый «практический вывод», сделанный им в воздухе, развеселил его. Полёт стал восприниматься, как увлекательная воздушная прогулка.

Вдруг земля метнулась вправо и стала вертикально, стеной! Мотор стих, Илью вдавило в сиденье и прижало к левому борту; в глазах помутилось, а ноги похолодели. Земля завертелась вокруг, потом неожиданно очутилась впереди и бешено понеслась навстречу, а когда удар казался неизбежным (хотя всё на ней оставалось по-прежнему маленьким), она плавно стала уходить куда-то под самолёт, мотор снова ревел вовсю, а под колёсами голубело небо.

И началось!.. То вой и рычание мотора, то тишина и тонкий свист ветра, то необъяснимая тяжесть во всём теле, то вдруг сменяющая её необыкновенная лёгкость — вся эта мешанина острых, не знакомых доселе ощущений и звуков лишила Илью самообладания.

В ужасе ухватился он руками за сиденье и закрыл глаза, чувство неотвратимости катастрофы не покидало его.

Погибать неизвестно как и во имя чего было страшно...

... Очнулся Илья, лишь когда они планировали на посадку. Каждый нерв ныл, тело стало дряблым, непослушным, небо казалось зеленовато-жёлтым, мысли работали вяло, и даже сам факт, что он остался живым и невредимым, а самолёт почему-то цел, дошёл до сознания уже после того, как они сели и порулили к стоянке.

Товарищи осторожно вытащили Илью из кабины, как порванный мешок с зерном, посадили на бугорок. Кто-то дал ему выпить холодной воды. Над ухом раздался весёлый голос Лазарева:

— Ну как полётик, любитель авиации?

— Первую половину полёта я помню, — медленно сказал Илья, вставая с бугорка. — Но, что произошло потом, я не пойму.

— Это и есть «полполёта», а то, что произошло потом, называется высшим пилотажем! — хвастливо ответил Лазарев. — Ясно?

— Это называется, по-моему, не высшим пилотажем, а... —

здесь Илья весьма уместно воспользовался выразительным древним русским словом, которое мы, однако, опустим.

Сказал и ушёл, подальше от всех, чтобы наедине разобраться во всём происшедшем.

Илья без труда догадался, что Лазарев, воспользовавшись его неопытностью, намеренно пилотировал резко, на повышенных скоростях, делая фигуры неправильно; в общем, лез вон из кожи лишь бы «закрутить» свою жертву.

Честно говоря, напугать в воздухе можно почти любого, даже не из робкого десятка, особенно если он впервые садится в самолёт. Для этого не надо быть мастерским лётчиком, достаточно не уважать людей и не любить по-настоящему авиацию.

Все это Илья понимал, но думал о другом: «Если этот чёрт, Лазарев, сам не закрутился, то, значит, он — мужественный человек, а я... тряпка!»

— Да, тряпка! Трус! Девчонка!! — упрямо повторял Илья, подыскивая для себя самые обидные, уничижающие слова. Зло на лётчика уступило место возмущению самим собой, своей слабостью. Он горел желанием унизить, наказать себя, потому что только одно мужество было, есть и будет, да, да, всегда будет главной чертой мужского достоинства, а вот мужества-то у него и не оказалось...

Однако, разобравшись в своих впечатлениях, Илья поймал себя на том, что, если ему ещё раз предложат слетать в зону, он без колебания, без малейшего колебания — слышите! — залезет в кабину любого самолёта и полетит с любым лётчиком и куда угодно, хоть на луну! И будет летать до тех пор, пока не перестанет бояться.

Но почему он всё же полетел бы ещё раз? Из упрямства? Нет, не только это. Ощущение высоты, красота воздушной панорамы, необыкновенное, прекрасное чувство полёта воскресили в нём тягу к лётной профессии.

Илья достал папиросу, поглядел в неё, как в дуло пистолета, вприщур, выдул крупинки табака и закурил. Нервы стали успокаиваться. Да, сегодня он летал впервые в жизни и, хотя «слегка был взволнован» неожиданностью и жестокой остротой ощущений, всё же он навсегда полюбил полёт и теперь не сможет не стать лётчиком!

С того дня он с удесятерённой энергией взялся за своё самообразование. Долгие и нелёгкие вечера над учебниками и конспектами привели Илью Дорохова в лётную школу.

* * *

... Инструктор Апишанский принял группу своих новых курсантов и накануне первого лётного дня собрал их всех, чтобы побеседовать и познакомиться с теми, кого он обязан был обучить сложному искусству полёта.

Каждому он неизменно задавал вначале один и тот же вопрос:

— Что привело вас в лётную школу?

Когда очередь дошла до Ильи, он лукаво посмотрел одним глазом на инструктора, усмехнулся и полушутя-полусерьёзно ответил:

— Страх.

Апишанский удивленно приподнял брови, пристально посмотрел на Илью:

— Курсант Дорохов, я не понимаю вас. Объясните подробнее...

Тогда Илья в том же тоне, но откровенно, потому что человек, обманув инструктора — обманул самого себя, рассказал о своём единственном в жизни полёте с Лазаревым.

Апишанский всё понял, он был хорошим педагогом и уважал людей.

— С таким человеком, как вы, я встречаюсь впервые, — сказал он. — Но то, что вы так о себе говорите, свидетельствует о вашей смелости. По программе мы должны сперва сделать с каждым из вас обычный ознакомительный полёт по кругу, без всяких фигур. С вами же, Дорохов, я предлагаю сперва слетать на высший пилотаж. Полетим?

— Полетим!

... Утром следующего дня они вдвоём садились в самолёт. Илья нервничал. Это заметил и Апишанский, но не проронил ни слова.

Илья, стараясь сохранять самообладание, влез в кабину, на мгновение мягкое сиденье показалось ему электрическим стулом, но тут же отогнав от себя эту неприятную мысль, он привязался ремнями, присоединил к металлическому уху в шлеме резиновый шланг переговорного устройства, отчётливо и громко доложил:

— Товарищ инструктор, курсант Дорохов к полёту готов!

Апишанский запустил мотор и порулил на старт. Взлетев и установив самолёт в угол набора высоты, он продолжал обдумывать свои предстоящие действия.

«Сейчас Дорохов, — размышлял инструктор, — конечно, ожидает, что я его «закручу» и готовится вторично пережить страх. Следовательно, я должен поступить наоборот: показать ему образцовый пилотаж высшего класса. Произойдёт обратная

реакция. Так-с... Ну, что же, Апишанский, потрудитесь пилотировать как можно умнее и изящнее. Это вам потруднее соревнований: надо вдохнуть в молодого человека смелость! Взялись...»

— Делаю глубокие виражи, — сказал он. — Держитесь слегка за управление и наблюдайте за моими действиями. Значит, сначала мы увеличиваем скорость полёта на десять километров в час...

... Они крутились в зоне около тридцати минут. Это был поистине такой красивый пилотаж, что не только курсанты, но и остальные инструкторы и командиры с нескрываемым наслаждением наблюдали с земли за полётом. Самолёт плавно описывал в небе одну фигуру за другой, и даже самый придирчивый и понимающий наблюдатель не мог обнаружить в пилотаже ни одной ошибки. Так пилотируют обычно только старые школьные инструкторы.

Илья же был на седьмом небе от счастья: страха в его душе не было ни соринки! Он сейчас не просто сидел кулём в кабине, а слушал объяснения Апишанского, осмысленно воспринимал каждую фигуру целиком и даже по отдельным её элементам. Он понимал всё, что происходило вокруг него, и тоже наслаждался мастерством пилотирования Апишанского...

— Будучи студентом первого курса, — как-то рассказал мне мой приятель-врач, — я случайно присутствовал на операции. Не прошло и десяти минут, как в глазах у меня потемнело, и мой собственный галстук вдруг превратился в пузырёк с нашатырным спиртом... Потом, когда я прослушал курс хирургии и пришёл на практику, обмороков со мной, конечно, больше не случалось. Знания сделали меня смелым, а опыт — стойким и уверенным!

... Примерно, то же самое произошло и с Дороховым. Летая с Лазаревым, он был в лётном деле дилетантом, но, когда Илья летел с Апишанским, он был уже курсантом, разбирался в механике высшего пилотажа и потому чувствовал себя сильным и смелым.

После полёта возбуждённый Илья лихо выпрыгнул из кабины на твёрдую землю, обвел взглядом подбежавших товарищей, посмотрел на инструктора и — вопреки всякой субординации — показал ему вздёрнутый к небу большой палец.

Апишанский улыбнулся и крикнул:

— Следующий!

... С той поры Илья Дорохов стал авиатором. Не по щучьему велению, а после целого года учебных полётов, не сразу

мастером, а сперва и подмастерьем. Много бывало и неприятного в его трудной курсантской жизни, но в том красивом полёте с Апишанским будто кто-то выбил из Ильи навсегда сомнение.

* * *

Был тогда Илья очень нетерпеливым юношей...

Окончив лётную программу и получив назначение в Ростов-на-Дону, он с такой скоростью обегал все необходимые отделы штаба школы, так настойчиво и дипломатично «нажимал» на писарей и начальников, что за день управился со всеми делами, достал на вокзале билет и вечером уже сидел в вагоне скорого поезда. Летать, скорее летать!

Но поезд, как нарочно, полз до Ростова медленно, будто улитка, на станциях простаивал невероятно долго и даже звук паровозного гудка, казалось, двигался в воздухе не скорее пешехода.

Подверглись сомнению и новенькие ручные часы, купленные недавно: разве можно поверить их регулировке, если в каждом часе Илья легко насчитывал добрую сотню минут... Но, сверив их с часами соседей, Дорохов с грустью убедился, что в ОТК часового завода — увы! — работают люди добросовестные. А когда, измученный ожиданием, крепко уснул, — поезд подошёл к Ростову.

Вопреки ожиданиям, в ростовском авиаотряде, хотя и встретили молодого пилота приветливо, особенно не спешили с предоставлением ему работы.

Только начальник финансовой части и кассир действовали оперативно, все же остальные... Да что тут говорить! Человек, можно сказать, лётчик, и отныне ветры, туманы и прочая «мура» ему нипочём; он жаждет полётов, а в отряде медлили с его оформлением и даже заставили тренироваться и пройти процедуру, обязательную для молодых пилотов, которая называется «ввод в строй». Обидно, разумеется, тренироваться, когда душа жаждет выполнения отрядного плана!

Задания на полёты давайте ему, а не тренировку!

Но чаяния молодых пилотов, как им порой кажется, противоположны желаниям начальства, что день и ночь. Закончена и тренировка, командир написал в лётной книжке звучную фразу: «Разрешаю самостоятельные полёты на почтовых трассах», но Дорохова всё ещё «выдерживают» на земле, как молодое вино в подвалах, присматриваются к погоде, оценивают силу ветра.

А что ему ветер?

Отчаянию Ильи не было предела. Он в нетерпении ежеминутно маячил на глазах командира, ожидая задания, и готов был вылететь в самых рискованных условиях, нежели слоняться без дела на земле, когда другие летают.

Но пришёл день, когда настал и его черёд: подписано задание на полёт с почтой по маршруту Ростов — Харьков — Ростов.

— Правда, погодка неважнецкая, — сказал Илье командир отряда Троепольский.

— Ничего, товарищ командир, зима позади: марток уже, — бодро ответил Дорохов. — Мне это нипочём.

— Так-то оно так, а всё же... Одним словом, именно, марток. Но если придётся туговато, — немедленно возвращайтесь домой. На рожон не лезьте!.. Идите за погодой!

— Есть! Спасибо, товарищ командир.

Дорохов размашистыми журавлиными шагами подошёл к самолёту П-5, сказал технику, что сейчас полетит, и, прижимая к себе локтём планшет, направился на метеостанцию. Предстоял первый самостоятельный рейсовый вылет молодого пилота, и Илья старался выглядеть возможно более «авиационно», то есть, чтобы всё было в порядке и в то же время не чувствовалось спешки и особого старания, чтоб на лице было написано полнейшее равнодушие ко всем синоптикам мира.

А погодка в тот мартовский день 1935 года была, как объяснила на метеостанции девушка с глазами летнего утра, «так себе», что означает: облачность 10 баллов, нижняя кромка местами до 100 метров над землёй, хотя в районе самого Харькова много лучше, и просила запомнить: если лететь чуть восточнее маршрута, то там облачность высокая и условия для полёта хорошие.

Илья небрежно выслушал девушку, равнодушно кивнул, торопливо расписался в бланке прогноза погоды (дескать, сами видите, мне некогда заниматься небесной бюрократией!) и побежал принимать загрузку. А минут 30—40 спустя, покончив с оформлением вылета и выслушав наказ командира «следовать только наставлению и инструкциям», пилот Дорохов уже набирал высоту в районе Родионово-Несветайского...

«Все учат, все наставляют, — мысленно рассуждал Дорохов, — будто я и сам не знаю, что мне делать. Красивая облачность сегодня, но мрачноватая... Отчего бы это? Ах да, сейчас март! Значит, так: я возьму немного западнее трассы, как советовала мне синоптичка, там облачность повыше...»

Подвернув влево (а ведь надо было вправо!), Дорохов вскоре упёрся в пелену облаков.

«Гм-м... — недовольно подумал он. — Всего 450 метров, а уже

деваться некуда. Низом идти — трубы мешают. Подо мной Красный Луч, а скоро Дебальцево. Как же быть?..»

Заметив ещё левее самолёта неширокое «ущелье» между двух облачных массивов, Дорохов смело свернул в него и, увеличив обороты мотора, энергично полез в высоту. Но и там ничего приятного не ожидало его. Впереди сходились верхний и нижний ярусы облачности, светлый клин чистого воздуха кончился, и самолёт стрелой воткнулся в тёмную мешанину облаков.

Ёкнуло сердце молодого пилота, — в трудных «слепых» полётах он был ещё мало натренирован. Справившись с волнением, Илья убрал газ и стал пробивать облака вниз. Зорко следил за приборами и боялся сделать резкое неверное движение. На высоте 200 метров справа показалась земля — двукрылый самолёт вывалился из облаков с креном, ленты-расчалки тоскливо посвистывали.

Выровняв машину и оценив обстановку, Илья повел самолёт под нижней кромкой облаков, внимательно всматриваясь в незнакомую, как Африка, украинскую землю. Всё белым бело и не поймёшь, где что находится! Вернуться бы?.. Так нет же, недорос ещё до смелых решений и не проучен был своим упрямством...

Глянул на карту. По расчёту должен находиться возле изгиба железной дороги, а на земле железной дороги нет и в помине. Вот так штука! Ищи её, Илья, крепко ищи... Стал кружить и влево, и вправо — нет дороги и только. «М-да... для меня это пустяк, — рассуждал он сам с собой, — а всё же положеньице пикантное!»

А дороги всё нет... Не придумали же её в типографии, где печатали карту?! «Стоп! Ну, и садовая голова, — выругал себя незадачливый пилот. — Я всё наоборот делаю: ищу на земле то, что вижу на карте. Исправим ошибку...»

Сперва всмотрелся в землю и обнаружил на ней озерцо, скованное льдом, и на берегу село, а за ним развилку шоссейных дорог. Одна идёт влево, а две круто сворачивают вправо. Сориентируем карту по компасу. Вот так. А теперь ищем на карте то, что есть на земле... Вот, пожалуйста, всё налицо — и никакой опечатки... Кто говорил, что Дорохов не лётчик?! А вот немного севернее идёт и «железка». Если буду лететь вдоль неё, то прямёхонько прибуду в Харьков. Не зря железную дорогу в авиации прозвали «компасом авиаторов»!

И вообще, чтобы точно прилететь в заданное место, лётчику надо иметь только карту, приборы и терпение, — остальное приложится...

Ободрённый успехом, Дорохов взял верный курс и, напевая весёлую песенку, полетел на север. Все невзгоды остались позади, и даже начальство не узнает, что он блуждал в первом же рейсе.

Но не пролетел он и десяти минут, как мотор резко сбавил обороты и безнадёжно умолк.

Едва хватило времени, чтобы выбрать подходящее место и сесть на заснеженное поле.

Приехали!

Неохотно вылез Илья из кабины, обошел самолёт, на сердце отлегло — целый. Причина вынужденной посадки — полная выработка горючего. Долетался! Недалеко населённый пункт. Пошёл к нему, а навстречу — ребятишки.

— К нам прилетели, дядько?

— Специально!.. Что это за станция?

— Барамля.

— Ну, ведите, хлопцы, где тут у вас есть телеграфист?

... Конечно, из отряда помогли, прислали горючее, и рейс был завершён. По возвращении Дорохова ожидал крупный разговор с командиром отряда. Неприятно очень, но в авиации без «шприцов» не прожить, так все старые лётчики говорят. Откуда повелось это словечко, — кто его знает? Но оказалось оно живучим среди крылатого русского племени.

В общем, в любом аэропорту есть маленький насосик (по типу велосипедного) для промывки мотора бензином или заливки в цилиндры масла перед запуском. Называется он шприцем. И вот, когда кому-нибудь из лётчиков влетает от командира поделом, то остальные авиаторы говорят об этом происшествии: «Дорохову (или такому-то) дают шприца!».

— Славно слетали, Дорохов, — начал разговор Троепольский.

Мрачное молчание.

— Ну, расскажи, как было дело?

Посопел немного простуженным носом, потоптался как медведь в своих меховых унтах, подумал крепко — и всё выложил начистоту: и как летел, и о чём думал, и как посадку произвёл. Семь бед — один ответ.

Откровенность спасла от более тяжёлого наказания. В авиации ведь так ещё говорят: «Кто правдив, тот и смел, тот и летать сможет!» Оценил командир честность начинающего пилота.

— Держаться за ручку, да летать вокруг своего аэродрома — не велика премудрость, — сказал он, когда размер наказания был им точно определен. — Вы честь аэрофлотцев не позорьте. Надо уметь летать и в плохую погоду, но только в такую, какая вам по силам.

— Ясно, товарищ командир.

— Вы у меня полдня вымаливали этот рейс, а что вышло?

Виноватое молчание.

— Лётчик должен иметь ясную голову и железный характер. Советую вам всерьёз заняться воспитанием своего характера. Идите.

Долго после этого рейса «прорабатывали» Дорохова на разборах полётов и на собраниях. Не скоро ему разрешили летать в плохую погоду. Дорохов прекрасно понимал, что во всём виноват сам, тренироваться стал добросовестно и к каждому слову синоптиков относился теперь с уважением.

Больше не было у него случая, когда бы ему пришлось краснеть перед товарищами и командиром. Честь аэрофлотца он отстоял и на лёгких самолётах и на воздушных кораблях, хотя бывали сотни полётов очень трудных.

* * *

В июле 1938 года на самолёте П-5 Дорохов как-то летел из Москвы сочинским рейсом. В пассажирской кабине оживлённо беседовали три молоденькие артистки, летевшие на курорт. Пассажирки попались стойкие: ни ветер, ни болтанка, ни высота им нипочём. Таких любят авиаторы: хлопот с ними меньше и у пилотов на душе спокойнее, когда человек не страдает от «воздушной болезни».

На остановках девушки с любопытством расспрашивали пилота о тех местах, над которыми они пролетали, задавали много авиационных вопросов и сожалели, что Дорохов не имел возможности включаться в их беседу в полёте. Илья обстоятельно и вежливо отвечал, сам ни о чем не расспрашивая. Держался с достоинством.

Вылетели из Ростова-на-Дону. Трасса отсюда пролегала тогда через Тихорецкую, Белореченскую и, мимо Туапсе, — на Сочи. На полпути погода ухудшилась, а к перевалу в отрогах Кавказского хребта, что возле Лазаревской, пришлось набрать 4000 метров.

На земле всё было охвачено июльской жарой, и черноморские пляжи «прогибались» под тяжестью тысяч загорелых курортников, а здесь, на четырёхкилометровой высоте, царил холод и даже на время посыпал редкий колючий снег...

Ослепительно-белые величественные облака образовали слева высоченный «хребет». В его «склонах» виднелись глубокие, просторные гроты и в одном из них кругами парил орёл, точно приворожённый красотой этих, невиданных доселе, мест, которые не то, что завтра, а сегодня к ночи могут исчезнуть навсегда...

Внизу лежала белая холмистая «равнина», а справа и вверху было тёмно-голубое небо, в центре которого покоилось солнце — творец этой дикой и, в полном смысле слова, неземной красоты.

Дорохов вёл свой самолёт вдоль облачной гряды, огибая все её неровности, а в одном месте, где ветер образовал небольшую «Кольцо-гору», похожую на ту, что есть в окрестностях Кисловодска, он подвернул самолёт вправо и пролетел сквозь этот необычный сказочный перстень, драгоценный камень которому на мгновение заменило само солнце, как бы причудливо прикоснувшееся краем своего диска к облаку.

По ту сторону «кольца» глазам Дорохова открылся новый вид.

Все лётчики, решительно все, в душе — поэты! Невольно и Дорохов поддался очарованию воздушной панорамы и расстался с этим чувством лишь, когда вошёл в облако, повисшее на пути самолёта. Тут Илья познал оборотную сторону этого волшебного царства воды, воздуха и солнца.

Резкая болтанка стала безжалостно швырять самолёт, как песчинку. Всё вокруг потемнело. Временами тело будто наливалось свинцом и сердце сжималось, то «друг захватывало дух, и Илье казалось, будто он падает в пропасть.

Более точно обо всём этом рассказывали приборы. Но тогда ещё не было авиагоризонтов, радиокомпасов и многих, многих умных «придумок», которые ныне балуют не только пассажиров, но и нас, возможностью совершенно безопасно часами мчаться в сплошной облачности, курить, читать газеты и журналы или пить горячий чай с лимоном, лишь изредка двумя пальцами подкручивая ручки управления автопилота.

Тогда главным прибором слепого полёта был указатель поворотов и кренов. Только длительная тренировка и цепкое внимание позволяют по нему выдерживать в облаках нужный курс.

Развернув самолёт на юг, Дорохов сбавил обороты мотора, решив пробивать облачность вниз. В его распоряжении не было ни одной сотой доли секунды для отдыха — около получаса он едва удерживал самолёт в нормальном положении и метр за метром терял высоту, не допуская большого вертикального снижения, потому что под ним — он хорошо знал это — горы.

Обхватив ручку управления обеими руками, Илья с трудом управлял машиной, так сильны были беспорядочные вихри внутри облака. Несмотря на низкую температуру воздуха, ему стало жарко. Это было одновременно и напряжение всех нервов и, как говорят лётчики, ломовая работа.

Лишь когда самолёт вошел в зону ливневого дождя, болтанка ослабла и стрелки прибора высоты охотнее пошли влево, а управлять самолётом стало немного легче.

... Трудно сказать, когда именно юноша становится зрелым мужем. Но если это бывает связано с каким-либо событием, то,

пожалуй, в этом полёте Илья почувствовал себя по-настоящему лётчиком и распростился со своей авиационной юностью над вершинами Кавказских гор...

Когда по расчёту времени перевал остался позади, Дорохов стал быстрее пробиваться вниз в сторону моря и вышел из облачности, метров на шестьсот. Позади и слева стеной возвышались синеватые горы и над ними клубились облака, а впереди было чистое солнечное небо, и глянцево искрилась нежно-голубая поверхность моря.

Как на ладони, был виден город и маленький аэродром возле устья реки.

Уставший от нервного напряжения, Дорохов направил самолёт к аэродрому и впервые за несколько лет почувствовал желание поскорее сесть, вылезти из самолёта и полежать на траве, ни о чём не думая.

Пассажирки выпорхнули из самолёта веселые, с возбуждёнными взорами и без умолку щебетали:

— Нет, ты подумай, Лида, какая прелесть: июль, а мы видели самый настоящий снег!

— Сегодня же напишу маме, что летела вся в снегу... Вот удивится!

— А я почему-то вспомнила дуэт из «Холопки».

— А я подумала: вот если бы то злое облако спустить на минутку сюда, на пляж...

— Какой вы счастливый, товарищ пилот! — воскликнула одна из девушек, заметив Дорохова, внимательно осматривающего свой самолёт.

— Как вы угадали?

— У вас такая интересная работа.

— Это правда, — согласился Дорохов.

— Лидочка, я так и подумала: почему мы не пошли в авиацию? Работа почётная, я бы сказала «зрелищная», и лёгкая...

— Лёгкая?! — удивился Дорохов.

— Ну да... Нет, не то, чтобы лёгкая, а не трудная.

— Конечно, — вразумительно и определённо подтвердила Лида.

— У нас в театре без конца репетиции, столько мучений, пока сделаешь даже маленькую роль, а после премьеры какой-нибудь рецензент, такой же надутый, как вон этот... Кто этот гражданин?

— Шофёр с бензозаправщика, — пояснил Дорохов.

— Такой же бука, как этот шофёр, поругает тебя в рецензии.

— Или вовсе умолчит, — горячо поддержала подруга.

— Вы верно поступили, что не пошли в театр, товарищ пилот. На самолёте — проще, а интереса — пропасть!

Хотелось Илье сказать им несколько слов, да постеснялся, промолчал. Так и расстались — каждый при своём мнении...

Учитель лётчиков

Увлечение авиацией у Виктора Васильева началось ещё в кружке авиамоделистов саратовского Общества друзей воздушного флота.

Первая модель, построенная им, была не летающая, а модель-копия. Деятельное участие в постройке модели принял и дед Тимофей, у которого воспитывался Витя. По фотографиям и рисункам красивого самолёта из авиационного журнала они составили чертежи, вычислили размеры, собрали необходимые материалы.

Часть работы Витя выполнял в мастерской кружка, куда приносил инструменты деда, а многие детали изготовлял дома. Особенно пригодилась помощь Тимофея Тимофеевича, когда стали строгать воздушный винт из четырёхслойного деревянного бруска. И хотя дед никогда доселе не был авиатором, винт получился всем винтам на славу!

Вдвоём собирали, окрашивали зелёной краской маленький двукрылый самолёт, а когда вся работа была закончена, долго любовались делом своих рук и с гордостью показывали соседям своё творение.

Потом Витя принес модель в кружок, и восторгам товарищей не было конца. Маленький самолёт установили на почетном месте, и первая модель Вити долго была гордостью саратовских авиамоделистов.

Несколько лет спустя комсомолец Виктор Васильев по рекомендации райкома ВЛКСМ подал заявление в лётную школу.

Дед Тимофей горячо поддержал внука.

— Поступай, — сказал он, провожая его на комиссию. Теперь, чай, власть наша и мы с тобой сами хозяева. Авиация — дело строгое и уважительное! Иди. Хотя ростом ты и не удался, да здоровье дедовское...

Мандатную комиссию Витя прошёл быстро и направился к врачам. Его заставили раздеться и стали простукивать, выслушивать, измерять. К холодной рейке с сантиметровыми отметинами Виктор подошел с нескрываемым страхом.

На его голову мягко опустилась деревянная перекладина, и Виктор невольно зажмурил глаза. Против ожидания, по росту он вполне подходил. Еле сдерживая радость, Виктор шагнул к весам и уверенно встал на колеблющуюся металлическую площадку.

— Веса не хватает, — бесстрастно произнесла медицинская сестра — и лицо Виктора стало серым.

К ним подошёл врач, внимательно посмотрел на шкалу весов, слегка постучал по никелированному балансиру, с явным желанием выручить юношу, и сочувственно сказал:

— Ничем не могу помочь. Дальнейший осмотр бесполезен: по весу вы не подходите к лётной службе...

Дед Тимофей очень переживал горе внука и сердился:

— Вот тебе и техника. До чего дошли: фунтами человека укорять стали. Иной, может быть, от ума и лёгок- то! Мысля, она ведь тоже, чай, силы требовает... И зачем лётчику вес? Выдумщики!

Но ничего не могли поделать: не спорить же с врачами.

— Ешь больше, — успокаивал внука Тимофей Тимофеевич. — От питания вреда не будет. Да меньше бегай. Лучше поспи, чтобы еду не растерять, — и зло добавил: — Живи, как кабан!..

В лётную школу Виктор всё же поступил в следующем году. Совет деда, видимо, пошёл впрок...

* * *

В лётной школе Виктор учился хорошо и был в числе первых. Особенно его интересовала методика обучения. И в годы учения и потом, в Аэрофлоте, Васильев всегда собирал по крохам всё, что относилось к обучению и воспитанию молодых лётчиков, а наиболее интересное записывал в свои памятные тетради.

Почему он так поступал? Кто его знает. Просто его влекло к этому — и всё. Такой уж у него инструкторский характер. И сейчас, если он вспомнит о ком-либо из своих инструкторов и командиров, либо старших товарищей-лётчиков, то непременно расскажет в связи с этим эпизод, раскрывающий, как надо или как не надо учить...

... Преподаватель по мотору и самолёту Мульков, начиная урок, задумчиво извлекал из полевой сумки какие-то детали (несомненно, мотора!) и сваливал в кучу на стол.

Курсанты притихли и с любопытством наблюдали. В школе на днях возник конфликт: юноши построили карточный домик, казавшийся им незыблемым сооружением из железобетона. В фундамент они заложили своё нетерпеливое желание летать, стены воздвигли из древнего материала «Мы всё знаем», а крышу покрыли звонким лозунгом «Довольно теории!» и хотели поселить в этом воздушном шалаше всех преподавателей, штаб и самого начальника школы...

Из этой затеи пока ничего не получилось. Начальник школы лично ознакомился с «хибарой» (все эти сравнения принадлежат ему), смешливо прищурил глаза, укоризненно покачал головой и

ушёл.

Но когда начальство так поступает, то можно ожидать с его стороны самого ловкого подвоха, курсанты насторожились.

— Перед вами различные детали, — негромко сказал преподаватель. — Вчера вы клялись мне, что на память знаете каждую гайку и любой мотор вам «не страшен». Прошу желающих взять наугад что-либо из этой груды.

Первым подошёл к столу Васильев. За ним потянулся весь класс: «вызов» был принят.

— Что досталось вам? — спросил Мульков.

— Игла карбюратора от М-11, — быстро ответил Васильев.

— Гм... Ладно.

Виктор торжествующе оглядел товарищей и снисходительно — преподавателя.

— А что у вас?

— Трубка бензопровода от мотора РОН.

— Так... У вас?

— Размыкатель магнето от М-17.

Опросив всех, Мульков жестом приказал курсантам занять свои места и так же негромко пояснил:

— Все, что вы ещё так бережно держите в своих руках, связано с мотоциклами разных марок и от авиации так же далеко, как и вы от точного знания предмета!

В классе наступила абсолютная тишина...

... Молодого лётчика Ростовского авиаотряда Васильева нужно было провезти по маршруту для личного ознакомления с трассой. Это поручили пилоту Андрею Ивановичу Л.

Сели в многоместный одномоторный самолёт К-5. Андрей Иванович, тогда ещё сам молодой лётчик, решил блеснуть перед новичком.

— Садись рядом, — сказал он, — бери карту в руки и изучай...

— Хорошо.

Запустили мотор, взлетели и понеслись бреющим до Москвы на высоте 40—60 метров, вместо 800—1000 метров. Погода — ясно! Видимость — лучше и желать не надо, но приходилось всё время напряженно смотреть вперёд, чтобы не зацепиться за холмы, деревья, колокольни и заводские трубы.

Так же стремительно примчались обратно. Получилась «вкусная» спортивная прогулка.

— Всё понял? — строго спросил Андрей Иванович.

Васильев вспомнил бесчисленные дома, какие-то речушки, косогоры, дороги, столбы, мелькавшие под самыми крыльями

самолёта до ряби в глазах, и, вздохнув, ответил:

— Понял.

— А теперь сам будешь летать: трасса знакомая!..

...Лет двадцать назад полёты в облаках по приборам ещё не были системой, но молодые лётчики стремились овладеть этим искусством.

В Москве Васильев подружился с опытным пилотом Ситниковым.

— Сперва привыкни летать сверх облаков, не видя земли, а уже потом лезь в хмару, — советовал Ситников. — Самое главное — выдерживать курс по компасу и рассчитывать полёт по времени и скорости.

Как-то они одновременно вылетели в Харьков почтовыми рейсами. Вышли за облака и легли на курс. Минут пятнадцать спустя Васильев оглянулся по сторонам: нет Ситникова, должно быть, отстал. В сердце закралась тревога: как бы не заблудиться?

Всё же выдерживал курс. Постепенно привык к компасу. Вдруг в разрыве облачности увидел под собой клочок земли. Попытался сличить его с картой, да не успел — под крыльями снова белая скатерть, и самолёт будто катится по ней на колесах. Но почему-то показалось, что летит правее маршрута.

С этим чувством, таким же неудобным, как и неотвязчивым, летел до следующего «окна». Глянул вниз (даже забыл сличить землю с картой) и вновь «показалось», что не так летит, как надо.

На этот раз проклятое сомнение приобрело такую силу, что не утерпел, подвернул влево и даже хотел вернуться к «окну», чтобы сделать кружок и присмотреться к земле.

Но тут вспомнил совет Ситникова и большим усилием воли заставил себя снова взять курс, по компасу. Пересилил себя — и на душе стало легко.

Километров за 10 до Харькова облачность как ножом обрезало. Осмотрелся и чуть не запел от радости: снесло, правда, и не вправо, а влево, но на самую малость — в километре от самолёта лежал аэродром.

Развернулся, убрал газ, рассчитал и сел. Сруливая с посадочной полосы, увидел, как чей-то самолёт приземлялся следом. Это был Ситников!

Вскоре встретились и закурили в стороне от самолётов.

— Где же ты был? — удивился Васильев.

— Под хвостом у тебя прятался, — признался Ситников. — Хотел узнать, хватит у тебя выдержки или нет.

— А если бы я с пути сбился?

— Я бы не допустил этого, — засмеялся Ситников...

... Перед учебными полётами курсантов тренировали в «кабине Линка» — пилотской кабине, укреплённой на штыре и наклонявшейся во все стороны сообразно движениям ручки и педалей.

Пилот-инструктор Васильев обучал свою первую группу. Поочерёдно курсанты садились в эту кабину и «крутились» в ней.

— А как она устроена, товарищ инструктор? — спросил один из курсантов.

Васильев растерянно посмотрел на него, на кабину, смутился и... заглянув в пропасть, которая вот-вот могла лечь между ним и его курсантами, ужаснулся и твёрдо ответил:

— Этого я не знаю, не интересовался раньше, но завтра объясню.

На следующем занятии курсанты получили исчерпывающие сведения о конструкции «кабины Линка» и окончательно уверовали в своего инструктора. А вера в инструктора — это первый лётный день в жизни пилота, хотя и проведённый им на земле.

... Из Москвы прилетел в Ростов-на-Дону инспектор Главного управления ГВФ. Проверив технику пилотирования рейсовых пилотов, он взялся за инструкторов тренировочного отряда.

В кабине У-2 инспектор и инструктор К.

— Знаешь что, — сказал вдруг инспектор, — дай-ка я сам разок слетаю. А то недавно из отпуска, хочется поразмяться.

— Понял, — кивнул К.

Дал газ инспектор, взлетел «с подскоком», кое-как набрал высоту, сделал первый разворот, сразу — второй и с кренчиком понёсся к третьему. С расчётом ещё хуже: «промазал» метров на тридцать. А на посадке взмыл и плюхнулся на траву вороной.

Зарулили на старт.

— Ну, как? — бодро спрашивает инспектор. — Нормально?

В пот ударило К. От переживаний надулся он, как сыч, и глазами ворочает, да пыхтит, будто мешок с горчицей тащит на седьмой этаж. «Сказать? думает. — Боязно. Всё же начальство! С такими надо поласковее...»

А начальство пристаёт:

— Ну, телись, что ли, зачем тянешь?

— Так оно... как вам сказать... — голос у К. задрожал, точно хрустальная ваза, по которой щёлкнули пальнем. — Не так, чтобы очень, но и не так, чтобы не очень... В пределах нормы, одним словом!

— Вылазь, — разочарованно сказал инспектор. — Лопух ты, а

не инструктор! Или ошибок в полёте не замечаешь или меня по голенищу похлопываешь, подхалимничаешь. И то, и другое противопоказано в авиации.

Когда вызвали Васильева, он не знал ничего об этой истории — был в штабе. Пользуясь его неосведомлённостью, инспектор и с ним повторил примерно такой же полёт, но с меньшими, более «скрытыми» ошибками.

Васильев поразился.

— Ну, что? — спросил инспектор.

— Не нравится, — признался Васильев. — Вы, наверное, больше приказы подписываете, чем летаете...

— Ну, да? — порозовел инспектор.

— Взлетели почти без выдерживания, — перечислил его ошибки Васильев, — на разворотах крен непостоянный, сели с недобраным хвостом. Для инспектора, вероятно, слабовато.

— Молодец!.. Это я всё нарочно. А чтобы ты убедился, имею я моральное право проверять тебя или нет, дай-ка я ещё тебе полётик сотворю.

После блестящего полёта по кругу Васильев улыбнулся и сказал:

— Вот это нормально! Разрешите получить задание?..

* * *

Слушатель Б. вылез из самолёта бледный и растерянный. Командир отряда, проверив его в воздухе, сказал:

— Не видя земли, не стоит и летать!..

Видеть землю, на языке лётчиков, прежде всего, означает умение оценивать расстояние до неё на посадке, затем — определять, приблизительно, скорость полёта по «бегу» земли и, наконец, сразу замечать смещение ее относительно самолёта вправо или влево при боковых ветрах.

Но как раз всё это и не давалось почему-то Б. Его заставляли смотреть на посадке больше влево или меньше, дальше или ближе, меняли наклон и поворот головы, что очень важно для лётчика; показывали образцовые посадки, доверяли ему управление, объясняли спокойно и раздражались, — но цели по-настоящему не достигли.

Возле столика руководителя полётов завязался спор.

— Довольно возиться с этим Б.,— решительно сказал командир тренировочного отряда.

— Я же говорил вам, — охотно согласился инструктор, обучавший Б. — Из него не получится пилота...

— Крепкий «орешек» подкинул нам отдел кадров! —

вздохнул командир отряда. — Уйму бензина израсходуем, а всё зря.

— Позвольте не согласиться с вами, товарищ командир, — мягко и осторожно вступил в разговор пилот-инструктор Виктор Андреевич Васильев.

— В чём?

— Нет такого человека, которого безнадёжно было бы учить...

— Но только не в авиации!

— И в авиации тоже, — возразил Васильев.

— Я не знаю, право, Виктор Андреевич, какие же надо иметь зубы, чтобы раскусить этого Б.?

— Обычные, наши... Показ и рассказ. По-моему, Б. не видит земли не потому, что он «пенёк», а оттого, что первые неудачи лишили его веры в себя. Здесь дело не только в физиологии, но и в психологии...

— Что вы хотите предложить, конкретнее?

— Я бы не прочь дополнительно поработать с ним... — спокойно ответил Васильев и, заметив высокомерную улыбку на лице инструктора, обучающего Б., поспешил «укрепить» и этот фланг. — А вы не обижайтесь: судьба человека дороже нашего с вами самолюбия. Да и дело здесь не в вас, а скорее всего в том, что ему может пойти на пользу замена инструктора.

— А ведь верно, — согласился командир отряда. — Это недурной и испытанный методический приём. Действуйте, Виктор Андреевич...

Васильев не стал откладывать дела в долгий ящик и подошёл к удручённому Б.

— Значит, дела идут плохо! — весело воскликнул Виктор Андреевич, подсаживаясь рядом.

Б. вздрогнул от неожиданности и недоумённо посмотрел на него.

— Чему же тут радоваться?

— Есть чему... — загадочно произнёс Виктор Андреевич. — На Востоке говорят: если очень плохо, то это не вся беда, потому что за плохим где-то обязательно последует хорошее! Что-то в таком духе... Здорово сказано, а?..

— Не плохо, — улыбнувшись, ответил Б. «Хорошо, хоть не жалеет меня, да не издевается!» — подумал он.

— Значит так, — серьезно сказал Виктор Андреевич. — Командир отряда приказал мне подзаняться с вами и выпустить вас самостоятельно.

— Неужели! Это правда? А как же... — замялся Б.

— Ваш инструктор? Он будет заниматься с остальными, — пояснил Васильев и доверительно добавил: — Меня назначили к

вам, знаете, почему?

— Нет.

— Потому что в своё время у меня долго не ладилось с посадками, как и у вас! «Вы и Б. — одного поля ягоды, — сказал мне командир, — вам и карты в руки...» И давайте начнём наши полёты сегодня же. Сейчас. Итак, что вам мешает? Отвечу. Первое: боязнь, что вас отчислят. Так?

— Верно.

— Именно это и неверно! Вас обязательно сделают лётчиком. Ясно?

— Ясно! — бледное лицо Б. стало розоветь.

— Второе: ошибки, — продолжал Виктор Андреевич. — Вы боитесь их, как чёрт ладана. Зря! Ворона — и та ошибается. Ведь научиться летать — это значит — научиться исправлять свои ошибки в полёте. Поняли?

— Начинаю понимать, Виктор Андреевич.

— Сперва будем с вами учиться видеть ошибки, потом — исправлять их. А сейчас слетаем, и я посмотрю, что мы имеем в нашем хозяйстве...

После двух полётов по кругу они зарулили на заправочную линию и, пользуясь свободным временем, пока бензобаки заправляли горючим, проанализировали свои полёты.

— Дела обстоят лучше, чем я предполагал, — слегка покривил душой Виктор Андреевич.

Б. приободрился.

— Но не все неправильные положения самолёта относительно земли вы ещё видите. Авось со временем изобретут «разговаривающий» самолёт. Образовался правый крен, а в наушниках курсанта голос: «Приятель, у меня правый крен!»

Б. засмеялся. Мысль о таком самолёте понравилась ему.

— Между прочим, и наш самолёт «разговаривает»... Да, да! Ведь если в полёте возник крен, то уже самим этим положением самолёт «докладывает» вам, в чём дело! Условимся, когда вы сами не заметите ошибки, я коротко буду вам подсказывать... А вы уж работайте как надо.

Снова взлетели. Сделали круг и зашли на посадку. Виктор Андреевич быстро подыскивал выразительные слова, подсказывая Б. о неправильных положениях самолёта:

— Левый крен... Лечу юзом вправо! Клюнул носом... Взмыл...

Так было в третьем, четвёртом полёте. В пятом Виктор Андреевич говорил меньше: Б. многое стал видеть сам. Но в шестом полёте, на посадке Б. излишне взял ручку управления на себя, отчего самолёт стал терять скорость быстрее, чем это необходимо, но потом, спохватившись, резко отжал её, легкий У-2

стукнулся колёсами о землю и отскочил от неё метра на полтора.

— Вот это козлище «отодрали» мы с вами! — восхищённо воскликнул Виктор Андреевич, исправляя «козла» и мягко досаживая самолёт. — Молодец!..

Б. вновь упал духом.

— Чего повесил нос? — весело спросил Васильев, когда они зарулили и Б. вылез из кабины.

— Так ведь «козёл» получился, Виктор Андреевич...

— Верно. Абсолютный «козёл». Давненько я таких не видел, давненько! А почему он произошёл?

— Не вижу земли... — уныло ответил Б.

— Клевета! — возмутился Виктор Андреевич. — Вы видите землю, поняли свою ошибку и только, исправляя её, резко и много отдали ручку от себя. Но ведь я от вас требовал научиться видеть ошибки, а учиться исправлять их будем завтра... И вы отлично справились с моим заданием. Чудо-человек, этот «козёл» вас приблизил к авиации, а вы отбой бьёте...

На следующий день взялись за исправление ошибок. Сразу же Виктор Андреевич, что называется, «насел» на своего ученика и не давал ему спуску.

— Левый крен! — весело кричал он. — Убрать... Молодец! А скорость?.. Так. Молодец! Начинай выравнивать... Куда полез? Сажай, сажай... Да не торопись! Вот машина «проваливается», а вы ещё легонько ручку подберите! Вот так... Сели! Проси разрешения и сразу взлетай... Да, да, взлетай, нам работать надо!

Говорил Виктор Андреевич быстро, но отчётливо и вовремя умел замолчать, наблюдая за инициативой Б.

Ловко и расчётливо пользовался обращением на «вы» и на «ты». Ни разу не оскорбил своего ученика, не применял брани, а главное, внёс в учебные полёты атмосферу озорного веселья и удовольствия от самих полётов.

Он знал, что даже старые лётчики лучше летают, когда бывают веселы, а не удручены, и любил в шутку говорить, что «удовольствие — это шпага в руках успеха»...

Он не признавал сухого «академизма», не напоминал, что посадка — это самая трудная часть полёта, а наоборот, старался внушить Б. доступность для него освоения любого элемента полёта.

— Отлично сажаешь, молодец! — сказал он, наконец, когда у Б. и в самом деле наладились посадки. — Что тебе ещё непонятно и пугает? Отвечай быстро. Ну?..

— Посадки при боковом ветре, — невольно и потому особенно искренне вырвалось у Б.

— Отлично, — как бы радуясь этому, воскликнул Виктор

Андреевич. — А я уже хотел вылезать из машины, потому что ветерок переменился и стал боковым... Подумать только, чуть такую глупость не сделал!.. Не устал?

— Нет, товарищ инструктор, — бодро ответил Б., действительно не уставший от сегодняшних полётов.

— Тогда покончим и с боковичками. Эти посадки будут потруднее, а значит, и «повкуснее»! Ведь если бы самолёты действительно сами летали, то это была бы для нас скука смертная.

— Верно! — откликнулся Б., подумав о том, что интерес полёта заключается также и в беспрерывном преодолении малых и больших трудностей.

— Ветер что! — живо продолжал Виктор Андреевич. — Дует без толку туда, сюда... Но мы с тобой лётчики и ему с нами не справиться, а мы с ним справимся. Первую посадку сделаю я и напомню вам, что к чему. А потом — всё сами. Ясно?

— Ясно, товарищ инструктор.

— Полетели! — махнул Виктор Андреевич рукой.

... Прошел ещё один день, и Васильев попросил командира отряда проверить слушателя Б. Командир молча, не выражая ни недоверия, ни одобрения, кивнул в знак согласия. Сделав с Б. два зачетных полёта, командир отряда вылез из самолёта и сказал подбежавшему к нему Васильеву только одно слово:

— Выпускайте!

Виктор Андреевич весь просиял и звонко крикнул: — Балласт в мою кабину...

Это происходило много лет назад, а сейчас Б. — известный лётчик Гражданского воздушного флота; «орешек» был крепкий, но не гнилой...

Первый пассажир

Кое-кому из вас, наверное, приходилось быть первым пассажиром, но счастливчик просто не подозревал о той завидной роли, какую довелось ему сыграть в жизни молодого пилота, совершающего свой первый уже не грузовой, даже не почтовый, а пассажирский рейс...

Я говорю счастливчик потому, что каждому лестно доставить приятное другому человеку. Тем более, что в данном случае это нисколько не опасно. Лётчик уже полностью подготовлен, десятки раз проверен и на земле и в воздухе, но просто должен же быть у него первый пассажир?!

Этот таинственный Некто по-разному является в мечтах молодого пилота, его образ кажется ему несколько загадочным. Он где-то существует, трудится и, может быть, никогда ещё не летал, ожидая, пока случай сведёт его с тобой...

Ожидал его и пилот Минского авиаотряда Николай Дединец. Более года летал этот воздушный почтальон по так называемым почтовым кольцам Белоруссии, развозя письма и газеты. Его знали уже во многих районах. Мальчишки с завистью смотрели на юношу, не подозревая, что лётчик считает свою работу весьма заурядной и мечтает о праве возить на борту своего двукрылого «кукурузника» пассажиров.

Позади все зачёты и проверки командира; по существу, он уже был готов к ответственным полётам с людьми и, может быть, сегодня он выполняет свой последний почтовый рейс...

Прилетев в Гомель, и сдав почту, Николай, пользуясь часовым отдыхом, лёг на траву под крылом своей машины (излюбленное место отдыха авиаторов) и раскрыл томик Чехова. Но едва он успел прочесть первую страницу, как прибежал дежурный и сказал, что его вызывает начальник аэропорта.

Николай спрятал книгу в широкий карман комбинезона и поспешил на вызов.

— Пассажиров ещё не возите? — спросил начальник порта.

— Нет, но, — замялся Николай, — уже проверен...

Лицо начальника потускнело.

— М-да, — вздохнул он и задумчиво забарабанил пальцами по крышке портсигара. — А взялись бы срочно доставить пассажира в Минск?

— Да, конечно, — обрадовался Николай. — Надо только позвонить командиру отряда.

— Это само собой, — начальник поднял телефонную трубку и заказал срочный междугородний разговор.

Несколько минут спустя зазвонил телефон.

— Товарищ командир? — спросил начальник порта. — Здравствуйте. Такое дело... Замнаркома путей сообщения необходимо вылететь в Минск. У меня только один ваш пилот — Дединец...

Николай нервно крутил крышку чернильницы. Начальник порта вежливо отодвинул её в сторону.

— Нет, ожидать нельзя, — сказал он в трубку. — Желательно сейчас, — он решительно взял из рук Николая пресс-папье и положил на дальний угол стола. — Я прошу разрешить ему самому... Что? Да нет, он не лётчик, а замнаркома. Я имею в виду Дединца. Что? Ну вот, так бы и сразу... Хорошо, хорошо, спасибо. Я всё оформлю. До свиданья!

— Дайте же мне мою ручку, — строго сказал он, поворачиваясь к Дединцу. — Идите готовьте машину; пассажир прибудет через четверть часа...

— Понял вас, товарищ начальник! Сейчас всё сделаю... — уже в дверях произнёс Дединец и исчез.

Начальник порта посмотрел ему вслед и вздохнул: с каким наслаждением он сейчас начинал бы свою лётную жизнь!

— Срочно, машину! — воскликнул Николай. — Зам. наркома полетит в Минск...

— Эх, ты! — всполошился техник. — Большое начальство тебе доверяют.

— Ну, что там... — улыбнулся Николай и чуть было не сказал, что это для него сущие пустяки, но, оценив житейский опыт старого техника (тому было уже тридцать!), вовремя удержал язык за зубами.

Машину подготовили на совесть. В пассажирской кабине положили на сиденье вторую подушку, чтобы было помягче, а из буфета аэропорта Николай принёс бутылку минеральной воды и положил её в бортовую сумку — авось пригодится человеку.

Прямо к самолёту подкатил легковой «газик» с открытым верхом. По правую руку шофёра сидел начальник порта, а на заднем сиденье — пассажир.

Это был человек среднего роста, немного худощавый, но крепкий, лет сорока. Одет он был в тёмно-синий костюм и серый плащ. Коротко представив их друг другу, начальник порта деловито помог пассажиру залезть в кабину У-2 и сказал Дединцу:

— Лети, да повнимательней...

— Есть повнимательней! — кивнул Николай и, высунувшись из-за козырька, крикнул: — Гринберг!

На крыло вскочил техник и наклонился к пилоту.

— Спроси у пассажира, где его чемодан? Кроме портфеля, я ничего у него не вижу...

— Что ты, — тихо сказал техник, — разве такие люди с чемоданами летают?!.

Довод показался веским.

— Зальём, — скомандовал Николай.

— Есть залить, — ответил техник и стал проворачивать винт.

— К запуску.

— Есть к запуску! Контакт!

— От винта...

— Есть от винта!

Николай крутанул ручку пускового магнето, и винт, дрогнув, засиял на солнце прозрачным диском.

Никогда ещё так осторожно не рулил на старт Дединец. Ведь, по сути дела, только сейчас, когда ему доверили жизнь человека, его полностью признали лётчиком! А это, друзья мои, ох, как много и хорошо...

После взлета пересекли Сож, ощущая её речную прохладу, набрали 600 метров, и самолёт, слегка покачиваясь от ветра с крыла на крыло, полетел в Минск.

И, странное дело, — уже знакомый маршрут, те же панорамы, но сейчас всё казалось каким-то на редкость чудесно красивым. Бархатно-зелёные леса проплывали под крыльями самолёта, живописные изгибы рек, белые хаты сёл, а между ними извивались дороги...

Николай обернулся.

Пассажир задумчиво смотрел куда-то вдаль, о чём-то думая. И от того, что он не тревожился, Николаю стало вдвойне веселее.

Три с небольшим сотни километров пролетели незаметно. Заходя на посадку, Николай увидел на лётном поле группу людей и понял: это командир и товарищи вышли посмотреть его посадку.

Подавив в себе волнение и поточнее рассчитав, Николай мягко «притёр» машину около белого «Т» и, не торопясь, порулил к домику аэровокзала. Такую посадку должен был оценить и пассажир...

Николай не ошибся. На прощанье замнаркома подошёл к пилоту и пожал руку:

— Благодарю за полёт и «ласковую» посадку.

Николай расцвёл.

Замнаркома кивнул на прощанье остальным, сел в машину и укатил, навсегда позабыв о молодом гражданском пилоте Дединце...

Доложив командиру о выполнении задания и приняв его

поздравление, Николай раскупорил бутылку, припасённую им для пассажира, и осушил её сам.

— Как это тебе доверили? — стали подшучивать товарищи. — Смелые люди наши пассажиры!..

Много воды утекло с того августовского дня 1940 года, а недавно разговорились мы с Николаем Фёдоровичем и попросили его:

— Расскажите о самом памятном эпизоде из своей авиационной юности.

Он рассказал нам не о своей первой петле или первом самостоятельном полёте, а о своём первом пассажире…

Переворот через крыло

Золотые гребни далёких облаков, ещё не успевших сбросить покровы ночной темноты, резко выделялись на серовато-синем предутреннем небе кудрявой искрящейся каймой. Редкие звёзды тускнели в ранних лучах солнца, ещё не видимого на земле, но уже готового вот-вот всплыть из-за ломаной линии облаков.

Ласточки, оглашая местность весёлыми криками, купались в чистом прохладном воздухе. Орёл, взлетев на километровую высоту, раскинул свои широкие крылья и задумчиво парил над землёй, посматривая на непонятных ему больших птиц, спавших в густых рядах на зелёном аэродроме и всегда бывших для него неразрешимой загадкой.

Лёгкий ветерок резво мчал по степи, пригибая белёсые перья сонного ковыля. Добежав до самолётных стоянок, он сотнями ласковых струек нежно касался расчехлённых моторов, чуть слышно посвистывая в ребристых головках цилиндров, забавлялся дрожанием хрустальных капель росы на крыльях самолётов.

Это была отличная пора для учебных полётов новичков, ещё чувствующих себя гостями в этом прекрасном мире ветров, скоростей и высот; отличная пора и для тренировки бывалого авиатора, кому поэзия полёта является одновременно и в сказочно-красивых образах раскинувшейся внизу земли, и в звуках работы мотора, и в показаниях точнейших приборов.

Вот почему командир отряда Ростовской лётной школы Осоавиахима выбрал именно этот час раннего утра для зачётного полёта на высший пилотаж с учлётом Пашковым.

... Набрав заданную высоту, Пашков вошёл в зону и приступил к выполнению фигур...

Полёт в зону — это самая задушевная, сердечная лирика в поэзии авиации, это то, что Пашков полюбил сильнее всего и навсегда, что давалось ему быстрее остального, к чему был у него, коренастого багаевского парня, особый дар, о чём он, если бы только мог, написал бы поэму.

И сейчас, когда он выполнял зачётный полёт в зону, он не столько старался блеснуть своим умением перед командиром, сколько вдохновенно выписывал в небе фигуру за фигурой, как бы для самого себя, почти позабыв о том, что в задней кабине сидит поверяющий. И от этой непосредственности полёт только выиграл, доставив обоим по-настоящему приятные минуты.

Контролируя его пилотаж, командир отряда часто и одобрительно кивал головой, а когда Пашков стал выполнять

перевороты через крыло, командир заулыбался: в этих фигурах у Пашкова было что-то своё, личное, свойственное его характеру и свидетельствующее о способностях молодого лётчика.

Высший пилотаж!

Сколько в этих словах волнующего и приятного сердцу каждого лётчика. Ведь это так хорошо — высоко-высоко над землёй выполнять в синем небе виражи, петли или тот же переворот через крыло.

Представьте себе такую картину: вы — в зоне, летите по прямой, скажем, на юг, на высоте, предположим, 2 тысячи метров, не два километра (лётчики не любят таких «округлений»), а именно на высоте две тысячи метров!

Внизу раскинулись жёлтые, чёрные и зелёные квадраты полей, тёмный массив леса; голубая лента реки вьётся между пологими холмами, серебристые ручьи, выбегая из лесу, вливаются в него; вдали от вас прижался к земле полосатый город.

Каждая полоска — это улица, на одной из которых дом, где вы живёте. Переплетение полос дают квадраты и прямоугольники кварталов. На окраинах в длинные белые коробочки (заводские цеха) воткнуто несколько красных «спичек» — трубы, а из них вьются сизые и черновато-жёлтые струйки, будто «спички» только что погасли, но ещё дымятся.

Над всей этой красивой и величественной панорамой, в прозрачном воздухе неподвижно висят три-четыре белых облака и только края их беспокойны: они то клубятся, то вытягиваются широкими полосами и извиваются, а время от времени вы видите, как ветер осторожно отрывает от них бледные комочки, относит их в сторону, и они, потеряв связь с основной массой облаков, быстро хиреют, теряя силы в этом губительном одиночестве, и исчезают совсем.

Весь окружающий вас мир вы воспринимаете не только зрительно, но и физически. Так, воздух через давление на рули и ручку управления вы воспринимаете как невидимую, но упругую массу, а если откроете кабину, то она станет врываться к вам освежающими приятными волнами. Но это не будет «земной» ветерок, а именно тот воздух, властный и сильный, который знают только лётчики.

И, наконец, всё вокруг словно пропитано звуками мотора. Они не вызывают у вас раздражения, а, напротив, воспринимаются вами как чудесная песня полёта, как голос движения, голос энергии...

Итак, — вы в зоне. Летите по прямой. Решение сделать отличный правый переворот вами принято. Вы слегка

приподнимаете нос самолёта над горизонтом, градусов на двадцать, и энергичными движениями рулей кладёте самолёт на спину, переворачивая его через правое крыло.

Земля устремляется влево от вас и встает вертикально, стеной! Правая консоль крыла на мгновение указывает на перекрестье дорог (центр зоны), а вы тем временем полностью убираете газ, и наступает приятно щекочущая нервы тишина.

Воздух становится уступчивым, земля же продолжает своё движение вбок и вверх, вытесняет своей громадой небо и неподвижно повисает над вашей головой; самолёт — на спине, вверх колёсами. Если вам придет в голову мысль поискать небо — нет ничего проще: оно под вашими ногами!

И никто, кроме вас, не подозревает в эту секунду, что произошло во вселенной: земля лишь вам одному явилась в таком «легкомысленном» для её солидного возраста положении...

Задержав самолёт вверх колесами, вы тут же плавно подбираете ручку управления немного на себя (то же самое делает и Пашков), и самолёт начинает опускать нос к земле, скорость нарастает, воздух снова становится упругим и плотным и, скользя по крыльям и вдоль фюзеляжа, создаёт такой шорох, словно это морские волны, выбегая на пологий берег, волокут за собой гальку и песок.

На душе у вас становится весело, а всем телом вы испытываете такое ощущение, будто несётесь вниз на гигантских, фантастических качелях. Земля, точно пугаясь прямого удара, бесшумно устремляется под самолёт, а небо уже на своем законном месте. Выводя самолёт из пикирования, вы, как только капот мотора снова подойдёт к линии горизонта, не торопясь даёте газ.

Вы летите теперь уже не на юг, как прежде, а в обратном направлении, на север, и если до этого аэродром был за хвостом самолёта, то теперь он впереди. И высота у вас уже не две тысячи метров, а меньше, предположим — тысяча восемьсот.

Переворот через правое крыло закончен, вы дали газ, предусмотрительно набрали нужную вам скорость и можете начать другую фигуру: боевой разворот или петлю, бочку или горку и... Нет, что ни говорите, а есть в авиации такие вещи, которые и описать невозможно, так они хороши!..

... Пашков выполнил задание полностью, когда командир, осматриваясь, увидел совсем близко от самолёта большого орла.

— Смотри, наш собрат хочет пристроиться к нам! — засмеялся он.

— Вижу, — ответил Пашков и повеселел: раз командир спокоен, значит, ругать не будет. — А может быть, орёлик сейчас

сам пилотировать начнёт, товарищ командир?

— Кто знает, что у него на уме! Смотри, смотри...

Отлетев в сторону, орел плавно накренил крылья, энергично развернулся влево и вдруг к середине разворота уверенно перевернулся на спину через левое крыло, затем устремился к земле и, выйдя из «пикирования», сильными взмахами крыльев вновь набрал только что потерянную им высоту.

И хотя он сделал переворот не по наставлениям и инструкциям, а по-своему, по-орлиному, эта фигура получилась у него такой непринуждённой и изящной, такой естественной, что командир, глядя на орла, вздохнул от чего-то и сухо, отрывисто сказал Пашкову:

— Давай домой! Поболтались и хватит...

— Есть, — ответил Пашков и, помрачнев, стал вспоминать каждую свою фигуру, отыскивая в них грубые ошибки. «Определённо, наколбасил!» — огорчённо подумал он, убирая газ и планируя на аэродром.

— Разрешите получить замечания? — осторожно обратился он к командиру после полёта.

— Недурно, — ответил командир отряда. — Пожалуй, я вас направлю на курсы инструкторов... Но смотрите мне, чтобы всё было без сучка и задоринки!

— Есть, товарищ командир, — обрадовался Пашков.

— Дайте вашу рабочую книжку. Я вам поставлю последнюю, зачётную оценку. Завтра вы получите свидетельство об окончании школы.

* * *

Тогда Пашков смотрел на авиацию только как на спорт, — он искал и в изобилии нашёл в полётах острые ощущения. Летал на соревнованиях, страстно полюбил высший пилотаж и стал мастером в этой области; не подозревал, что всего несколько лет спустя он расстанется с этим увлечением и станет «серьёзным» пилотом Аэрофлота.

Он часами крутился в воздухе, выделывая сложнейшие каскады фигур, полагая, что только в этом — главное содержание авиации.

Первоклассные гражданские лётчики — люди несколько иного склада, но поговорите с любым из них, и вы поймете, что нет никого и из этого крылатого племени, кто в своё время (незабываемое, молодое!) не пережил бы азартного увлечения высшим пилотажем.

... 18 августа ростовчане вместе со всей страной праздновали

Всесоюзный день авиации. На спортивном аэродроме собрались тысячи нарядно одетых людей. Всех привлекала обширная программа празднества и, в особенности, высший пилотаж. А кое-кто хранил в своём кармане билет с приглашением покататься на самолёте!

Погода была ясная, в высоком ярко-голубом небе плавало всего три-четыре кучевых облачка; они казались такими эффектными на окружающем фоне, что шутники уверяли, будто начальник Аэроклуба самолично запустил их ввысь для украшения необъятного купола своего «авиационного цирка»...

Самым острым номером были затяжные прыжки. Высоко над головами зрителей в небе повис крошечный самолётик, звук его мотора долетал до слуха лишь слабым комариным жужжанием. Вдруг кто-то заметил точку, отделившуюся от самолёта. С ним спорили, уверяли, что ничего нет, потом другие заметили тёмную горошинку на голубом полотнище неба и, наконец, все увидели микроскопическую фигурку человека, падавшего на них словно из другого, фантастического мира.

Фигурка быстро увеличивалась в размерах и становилась отчётливей, и чем больше сокращалось расстояние между нею и землёй, тем сильнее волновались зрители; у многих захватывало дух, будто это они сами стремительно прорезали двухкилометровую толщу воздуха.

Казалось, ещё секунда-две — и всё будет кончено... Но когда напряжение людей достигло предела, над фигурой парашютиста вспыхнуло ослепительное белое облачко, хлопнуло и превратилось в тюльпан! Падение прекратилось, и теперь вверху плыл круглый купол парашюта с синими и белыми лепестками. Ещё полминуты — и ноги парашютиста коснулись мягкой травы всего в сотне метров от зрителей.

Парашютист сорвал с головы шлем и... перед изумлёнными людьми предстала красивая златокудрая девушка! Гром аплодисментов приветствовал храбрую ростовчанку — не каждый день видишь воочию такие необыкновенные небесные «цветы»...

Затем в небе появились бесшумные изящные птицы с узкими длинными крыльями — юные планеристы показывали своё мастерство. Они выписывали в вышине чёткие петли и перевороты, виражили и, быстро вращаясь в штопоре, устремлялись вниз.

Да, теперь начальник Аэроклуба вряд ли сумеет предложить своим гостям что-нибудь более значительное!

Следующим номером был объявлен групповой фигурный полёт.

На старте появились три самолёта, выстроившиеся

треугольником. В пилотской кабине передней машины сидел молодой лётчик-инструктор Иван Пашков.

Стартёр взмахнул белым флажком — и машины сомкнутым строем побежали по зелёному полю, точно связанные. Все три самолёта разом оторвались от земли и теперь все увидели, что их крылья, в самом деле, были связаны тонкими канатиками.

Зрители замерли... Такой полёт они видели впервые.

Набрав тысячу метров, звено появилось над центром лётного поля и с полёта по прямой перешло в левый глубокий вираж.

Самолёт слева осторожно опускался вниз, а крайний справа, забрался немного выше. Описав замкнутый круг, самолёты перешли в правый вираж: получилась «восьмерка» — излюбленная фигура лётчиков.

Сделав две «восьмерки», самолёты перешли в пикирование, ни на метр не отставая друг от друга. Затем все три самолёта энергично взмыли вверх, всё выше и выше, плавно легли на спину и вновь устремились к земле.

Это была петля Нестерова, выполненная связанными самолётами! За первой петлёй последовала другая, третья, четвёртая, пятая... десять петель одна за другой!

Окончив пилотаж, самолёты сделали полукруг и зашли на посадку. С земли наблюдали за ними, затаив дыхание... Вот осталось до посадочной полосы 70 метров, 50... 30... Все увидели, что самолёты по-прежнему связаны между собой, ни одна нить канатика не была оборвана дрогнувшей рукой.

Точно в заданном месте самолёты мягко коснулись земли и порулили на старт. Смелых лётчиков приветствовали овацией.

После перерыва, во время которого гости знакомились с лётчиками, и тут и там возникали импровизированные беседы о могуществе советской авиации, началось катание гостей на самолётах.

И хотя всем, конечно, нельзя было доставить это удовольствие, зрители не расходились.

Начальник Аэроклуба вызвал Пашкова, представил ему молодую женщину лет тридцати и сказал:

— Покатайте нашу знатную гостью, свозите её в зону.

— Слушаюсь, товарищ начальник. Как прикажете?

— Делайте всё, что положено. Она смелая женщина... Но не торопитесь!

Иван пошёл с гостьей к самолёту, усадил её, привязал ремнями, быстро вскочил в свою кабину (у него было так много силы и энергии, что он все делал быстро) и с помощью техника запустил мотор...

В зоне Пашков одну за одной выполнил две «восьмерки» и

оглянулся: пассажирка возбужденно осматривалась, по её лицу было видно, что полет ей нравился.

Увеличив скорость, Пашков дал газ и пошёл на петлю. Самолёт круто взмыл вверх, принял вертикальное положение и затем стал плавно валиться на спину. Пассажирка, недоумевая, ухватилась за сидение и, повинуясь непреодолимой силе перегрузки, согнулась в своей кабине. В глазах у неё потемнело, тело стало тяжёлым и непослушным, было немного страшно и приятно.

Вдруг Пашков заметил, как сиденье стало уходить из под него и страшная догадка обожгла его мозг: он понял, что забыл привязаться ремнями и теперь вываливается из самолёта.

Испуг удесятерил его силы. Раздвинув локти, он уперся ими в борта кабины и двумя руками ухватился за ручку управления, продолжая тянуть её на себя, чтобы поскорее закончить петлю.

Подняв голову, он увидел землю, аэродром, толпы людей и ему впервые в жизни стало страшно до боли в висках. По спине пробежал мороз. Ему казалось, что он висит на локтях вниз головой целую вечность, да и впрямь самолёт неохотно и медленно переваливал на нос, точно раздумывал: лететь ему дальше вверх колесами или пощадить торопливого пилота?..

Но вот скорость опять стала нарастать, самолёт вошёл в пикирование, и обессилевший Пашков буквально упал на сиденье!..

Убрав газ и выведя самолёт на пологое планирование, Пашков сразу зашел на посадку, приземлился, отрулил на стоянку, выключил мотор и разгорячённым лбом прислонился к прохладной мягкой обшивке борта. Ободранные локти и плечи болезненно вздрагивали и ныли.

— Это и всё?! — разочарованно воскликнула пассажирка. — Я только стала входить во вкус...

— Да, да, пока всё... — ответил молодой лётчик и, подумав, добавил, впрочем обращаясь больше к себе, чем к ней: — Этого вполне достаточно!

Так благополучно закончилась последняя торопливость Ивана Пашкова в авиации.

* * *

Это была золотая пора авиационной юности. Она бывает в жизни каждого лётчика. Бывает и проходит... Навсегда... Её сменяет авиационная молодость, зрелость, высокое мастерство, но этой милой, дорогой сердцу авиационной юности уже не вернуть. Она остается лишь в самых светлых уголках памяти и

напоминает о себе, когда изредка, оставшись в комнате один, не зная почему, достанешь из письменного стола свою старую курсантскую рабочую книжку.

Рабочая книжка курсанта похожа на блокнот. В неё записываются задания на полёты и замечания инструктора об имевшихся ошибках. В ней находит своё отражение каждая неудача или успех в воздухе.

Вот и я сейчас раскрываю свою курсантскую рабочую книжку и с её пожелтевших страниц до меня живо как бы донеслось из прошлого гудение мотора, голос моего инструктора; я как бы вновь вижу перед собой приборную доску в просторной кабине родного У-2; перед моим взором проходят мои первые посадки с «козлами», когда самолёт, грубо коснувшись колёсами земли, отскакивает от неё, как блоха, и, наконец, точные плавные посадки в последних самостоятельных полётах перед окончанием школы.

Я вспоминаю первые годы своей авиационной жизни; необыкновенное чудесное время... Нас много, мы объединены общим желанием обрести крылья. Нам нелегко. Нередко против нас восстаёт сама природа. Но ни снега и метели, ни мороз и густая облачность не поставят человека на колени, не отпугнут смельчаков, штурмующих высоты, не лишат сил романтиков, кому родное небо дорого и любо, так же, как и родная земля.

Пройдёт и зима, в роскошный летний наряд оденутся леса и горы, степи и холмы, а на учебных аэродромах всё также кипит весёлая бойкая жизнь.

Стоит жара, утомлённо замирают сады. В неподвижном воздухе, зной на полях, а самолёты всё летают вереницей вокруг аэродрома один за другим. Бывает, что инструкторам некогда и покурить, а командиры звеньев едва успевают пересаживаться из самолёта в самолёт, чтобы проверить в воздухе курсантов.

Иной раз сухой ветер пригонит за сотни километров песчаные тучи, закроет ими аэродромы, сыплет песок на дома и ангары, на самолёты и людей, затем умчится дальше, но самолёты уже снова весело гудят в прояснившемся небе.

А то гроза стремительно и шумно нагрянет в чёрном башлыке из туч и, опираясь молниями о землю, начинает поливать аэродромы то с одной стороны, то с другой, загоняя курсантов и командиров под крылья самолётов. Льёт и грохочет грозно-грозно, будто и в самом деле мчится по щербатой небесной мостовой Илья-пророк на колеснице.

Переждут лётчики и грозу — не век же ей бушевать... а ещё иной курсант-озорник задорно так крикнет из-под самолёта:

— Давай, давай, Илюша!..

А не гроза, так сам батюшка-шторм летит над горами и лесами. Всё живое склоняет перед ним головы и старается притаиться, уступить ему дорогу. Вырвет здоровенную сосну с корнем и потрясает косматой. Тут, конечно, не до смеха: вмиг объявляется штормовая тревога и собирается сила на силу.

Воет, грохочет шторм, бьёт, зверствует и в конце концов, обессилев, замертво распластается в широких степях... Бросит прощальный взгляд на поле боя, — а там уже снова жизнь идёт своим чередом и летают над ним самолёты по кругу!

Нет, никогда не позабыть мне всё это...

Я перелистываю старые страницы своей рабочей книжки и каждая из них оживает в памяти как глава из интересной, пережитой мною повести. Потом я закрываю её, любуюсь обложкой, открываю вновь и читаю на первой странице, над изображением фантастического ракетного самолёта свой трогательно-наивный девиз, написанный крупно, в красной рамке:

ЛЕТАТЬ МОГУ, А НЕ ЛЕТАТЬ — НЕТ!

И вспоминаю, что это было написано ещё тогда, когда всё было наоборот, то есть не летать я мог, а летать не умел...

Иные страницы воскрешают в памяти комические эпизоды в воздухе, а были случаи на первых порах, которые могли закончиться печально. Но твёрдая воля инструктора, его молниеносные и точные движения рулями выручали меня и полёт заканчивался благополучно. Я вылезал из кабины не особенно встревоженный, потому что многого не понимал, а инструктор вытирал платком капельки холодного пота со лба и, улыбнувшись, на секунду становился задумчивым...

С десяток страниц спустя я читаю более лаконичные записи в графе «замечания инструктора», а дальше — местами их нет совсем и среди оценок всё чаще и чаще встречаются пятерки.

В памяти невольно встаёт спокойное лицо инструктора, его взгляд, в котором легко прочесть одобрение, и я слышу его голос, произносящий одно лишь слово, холодное и безразличное для непосвящённых, но так много значащее в авиации: «Нормально».

Нет, никогда не забудешься ты, авиационная юность! Пусть будет прямым, как солнечный луч, и ваш путь к успеху, дорогие лётчики-инструкторы и курсанты!

НА БОЕВОМ ЗАДАНИИ

У пульта управления моторами

В декабре 1941 года из Актюбинска в Ташкент вылетел воздушный корабль Г-2. На левом пилотском кресле сидел командир самолёта А. К. Васильев, справа — второй пилот Г. П. Куренной, а у пульта управления моторами расположился старший бортмеханик И. А. Гроховский.

Три года назад, окончив аэроклуб, он хотел перейти в Осоавиахим лётчиком-инструктором, да начальник управления ГВФ не отпустил его. Правда, он сделал уступку: предложил Гроховскому переобучиться на бортмеханика.

Иван Александрович согласился. Работа бортмеханика техническая, но вместе с тем и лётная, хотя, конечно, за штурвалами воздушного корабля сидят пилоты.

Четыре мотора мощно гудели, двухлопастные винты, ввинчиваясь в плотный морозный воздух, мчали вперед большую крылатую машину. В фюзеляже самолёта мирно беседовали пассажиры: члены семей работников Актюбинского аэропорта ГВФ.

... На двухкилометровой глубине воздушного океана показался Аральск и вскоре скрылся под плотной пеленой густой облачности. Теперь казалось, будто самолёт летит бреющим над вечными снегами Севера.

Впрочем, если внимательно присмотреться и совсем немного дать волю воображению, то на ум приходит другое сравнение:

— Словно только что состриженное руно... — усмехнулся Куренной, указывая сверху на облака.

— Правда, похоже, — согласился Гроховский и даже привстал, чтобы удобнее взглянуть на облака, но вдруг замер не в силах отвести взгляда от приборной доски.

Оба пилота уловили этот взгляд и, проследив его направление, посерьёзнели, позабыв о красивом «облачном руне».

— Левому крайнему мотору становится жарко, — обеспокоенно произнёс Гроховский и крикнул второму бортмеханику: — Еленский, посмотри водорадиатор крайнего левого...

Еленский поспешил исполнить приказание; Гроховский последовал за ним в левое крыло.

— Лопнула нижняя кромка и образовалась течь, — доложил Еленский. — Кинь мне монтировочную лопатку. Постараюсь зажать трещину.

Обжигая пальцы тонкими струями кипятка, Еленский пытался зажать щель наглухо, но это плохо удавалось. Запас воды

уменьшался ежесекундно. Чтобы пополнить его, Гроховский решил использовать антифриз, имеющийся на такой случай в специальном аварийном бачке, и стал вручную перекачивать антифриз из бачка в мотор.

Холодная незамерзающая жидкость живительной влагой устремилась по тонким дюралевым трубкам в рубашки цилиндров, охлаждая разгорячённое тело мотора, затем, гонимая водяным насосом, спешила в радиатор, чтобы отдать атмосфере это излишнее, вредное для мотора тепло и торопилась вернуться, чтобы продолжить свою работу; но на обратном пути её поджидала коварная трещина, и заметная доля антифриза проваливалась в неё как в бездонную пропасть.

Мотору становилось всё хуже, он задыхался от жары, как путник в безводной пустыне. Люди, которым он помог подняться в голубое небо, были сейчас его единственными друзьями — пусть они выручат его, ведь он ещё сможет послужить им!

Как голос живого существа, воспринимали лётчики неровный гул попавшего в беду мотора. Когда последняя капля антифриза отправилась в свой извилистый путь, Гроховский не выдержал.

— Командир, — сказал он, — ещё две минуты — и мы загоним мотор.

— Выключить, — приказал командир корабля.

Левый крайний мотор умолк, а остальные три чуть ли не удвоили свои усилия, чтобы заменить вышедшего из строя товарища. Но это была слишком непосильная для них задача. Тяжелый самолёт стал медленно терять высоту и через несколько минут, оставляя позади себя широкие прозрачные волны, вошёл в облачность.

Словно радуясь добыче, переохлаждённые капли облака набросились на металлические гофрированные крылья, фюзеляж, стёкла пилотской кабины, расплющивались о них при ударе и прилипали, превращаясь в жёсткие комочки прозрачного льда. Они выискивали каждый укромный уголок возле крохотных заклёпок или головок шурупов, цеплялись за каждый выступ, впивались в каждое грязное масляное пятно, а когда им это удавалось, то дружно помогали сделать то же самое миллионам своих собратьев. Они ухитрялись догонять бешено вращающиеся винты, налипали на лопастях и, несмотря на все ухищрения людей и мощную «линию обороны» антиобледенительных средств, торжествовали победу, потому что силы были неравные: левый крайний мотор был только печальным свидетелем.

Стрелка прибора высоты неохотно, но правдиво регистрировала ход этой борьбы: 1500 метров... 1000... 500... 300... 200... и, когда осталось высоты всего 80 метров, внизу

показались пески бугристой необжитой равнины.

— Всё же лучше, когда видишь землю, — ни к кому не обращаясь, произнёс Куренной, смотря вниз.

— Хотя это и не всегда приятно, — ответил командир.

Куренной и Гроховский взглянули вперёд... Впереди возвышалась длинная холмистая гряда, как бы подпирающая бескрайнюю серую облачность. Она преградила путь самолёту и неслась прямо на них тёмной массой, угрожая смертельным ударом. Земля же, словно магнит, притягивала к себе самолёт, будто кто-то ухватился снизу за шасси и тянул к себе. Не было возможности на трёх моторах перетянуть, перелететь через этот длинный холм...

Глаза пилотов выискивали в сложившейся обстановке возможность выхода из западни. Их лица побледнели. Мысли работали с быстротою тока; лётчики составляли планы, оценивали их и отметали как негодные, неосуществимые.

И прежде чем командир успел принять окончательное решение, Гроховский нагнулся к пульту управления, его руки быстро и точно коснулись нужных рычагов и тумблеров; он уже нашёл путь к спасению, путь к жизни: надо быстро запустить четвёртый мотор — тогда самолёт наверняка перелетит через препятствие!

Ещё несколько секунд, и пилоты не столько услышали, сколько почувствовали, как сила тяги сразу возросла, и поняли — левый крайний мотор делал последнее, что мог: без капли воды, без охлаждения он как бы вдохнул жизнь в свой обледеневший винт и, послушный приказанию Гроховского, заработал во всю свою мощь.

Пилоты потянули на себя штурвалы — и холмистая гряда, которая была уже совсем близко, заколыхалась, отступила и стала уходить вниз... Проплыла под крыльями её вершина, показался потусторонний пологий склон, и самолёт, ломая от удара ноги колес, распластался на ровной площадке, точно специально приготовленной для него.

Левый крайний мотор сделал несколько пульсирующих оборотов и замолк на этот раз навсегда. Люди были спасены. Но опоздай Гроховский включить левый мотор, и эпизод закончился бы трагически...

* * *

Лето 1943 года. Сиротливая безлунная ночь раскинулась над тесным Азовским морем. Холодный свет далёкой звезды изредка блеснёт то здесь, то там, но тут же, смятый лёгкой набежавшей

волной, тонет в чёрной воде. На земле же абсолютный мрак — война плотно прикрыла ставни и задёрнула шторы окон, погасила уличные фонари.

В черном небе на полуторакилометровой высоте невидимо летит самолёт — с земли только чуть слышны его два мотора. В природе всё спокойно, небо ясно, и ветерок пошаливает лишь внизу у самых берегов, в звонких зарослях высохшего камыша.

На борту самолёта груз: боеприпасы, медикаменты. Конечный пункт маршрута — Симферополь. Подходы к городу с суши утыканы вражескими зенитками. Если же лететь через море (то, что это сухопутный самолёт, в данном случае не имеет значения), часть полёта будет проходить в более спокойной обстановке.

Только поэтому командир корабля А. З. Быба, один из лучших лётчиков подразделения гражданского воздушного флота, избрал путь через море.

Нет ничего отраднее, когда в полёте всё ладится: моторы в унисон поют свою могучую песню, стрелки приборов на своих местах, а штормы и грозы бушуют где-то далеко, далеко...

Тогда у лётчиков поднимается настроение, тёплое чувство к своей машине наполняет сердце, и каждый сознаёт себя находящимся вне опасности, даже если он выполняет очень рискованное боевое задание.

Но вот в голоса моторов вклинивается «посторонний» звук, дрогнули стрелки оборотов и наддува, что-то нарушило привычное равновесие полёта, и машина вдруг кажется чужой, одичавшей, готовой выйти из повиновения, и у тебя появляется недоверие к ней.

Это — опасное чувство, и нужна немалая сила воли, чтобы подавить его, пересилить себя и помнить о том, что самолёт — машина, которая подчиняется знающему человеку.

И горе в такую минуту тому, кто когда-то, два-три или пять лет назад, сидя за курсантской партой в классе авиаучилища, сочинял комические «лётные» куплеты или строчил письмо к любимой девушке, вместо того чтобы учиться. В опасную минуту, даже если у такого лётчика сильная воля, в его голове откроется зияющая пустота вместо тех знаний, которые дозарезу нужны именно сейчас... Не певать ему больше весёлых куплетов, не увидеть любимой девушки!

Лучше, чем самого себя, знал свой самолёт и моторы бортмеханик Гроховский. Ещё не глянув на приборы, он по звуку левого мотора понял, что дело неладное. Несколько секунд спустя это поняли и пилоты. А внизу по-прежнему плескалось Азовское море, далёкое от самолёта, но готовое при первой возможности поглотить его, если полёт будет нарушен.

— Свернём к берегу, — предложил второй пилот.

— Да, пожалуй, — согласился внешне всегда спокойный Быба.

— Нет, нет, командир! — настойчиво воскликнул Гроховский, — мотор не станет, уверяю вас...

Десятки раз летал Быба с бортмехаником Гроховским на линию фронта и в тыл врага, уважал его опыт и знания, верил им. А нет для командира ничего ценнее в воздухе, как вера в членов своего экипажа и бодрящее, дружеское слово.

Самолёт мчался по заданному маршруту.

Но это был полёт на нервах. Левый мотор то сдавал, то забирал вновь... Гроховский внимательно оглядел приборы и заметил, что обороты левого винта неустойчивые. Прильнул к окну, осветил на несколько секунд мотор переносным фонариком. Опытным глазом уловил быстрые поперечные колебания всего мотора и без труда определил причину: свечи в цилиндрах забросало маслом. Действуя высотным корректором и наддувом, «прожёг» свечи. Ровный пул моторов стал звучать приятной музыкой, стрелка оборотов левого винта вернулась на свое место.

— Работает! — весело сказал Быба.

— Работает, командир...

— Как часы, — добавил довольный второй пилот.

— Тоже мне, сравнил... — засмеялся Гроховский, — не всякие часы так работают, как этот мотор!

Но не прошло и пяти минут, как левый мотор снова затряс и даже с большей силой, чем прежде.

— М-да, «часы»...

— Ничего, ничего, командир, я сейчас... — и Гроховский опять прожёг свечи и восстановил нормальную работу левого мотора.

Пролетели каких-нибудь «пару шагов» (то есть километров двадцать) и... лица пилотов опять стали серьёзными, потом хмурыми: «часы» явно барахлили.

— Сейчас, сейчас, командир, — приговаривал Гроховский. — Идём дальше! Вот мотор снова забрал... А ну, давай, давай ещё оборотики... Вот так... Он не имеет права замолчать, командир!

И задание было выполнено...

Так самообладание и опыт бортмеханика, его вовремя найденные слова и уверенность влились в уверенность всего экипажа, умножили её и помогли довести дело до победного конца. А доброе слово всегда имеет в себе большую силу не только на земле, но и в воздухе.

* * *

Почти всю войну Иван Александрович летал на воздушных кораблях Аэрофлота в качестве бортмеханика, не оставляя надежды стать пилотом.

Лишь в конце 1944 года начальник главного управления ГВФ издал приказ: «… бортмеханики, имеющие налёт свыше 3000 часов и желающие стать вторыми пилотами, могут быть переобучены, при условии…»

Всем, далее указанным условиям вполне отвечал и бортмеханик первого класса Иван Александрович Гроховский. Налёт его давно перевалил за три тысячи лётных часов, за боевые заслуги он был награждён двумя орденами и несколькими медалями. Командование не могло не уступить его настойчивым просьбам.

Расставшись с боевыми друзьями, Гроховский покинул Польшу, где в то время базировалось его подразделение, и уехал на курсы высшей лётной подготовки.

От Москвы до Аляски

Ночь. Плотная. Мрачная. Сквозь высокую облачность до земли, погружённой в жесткий мрак, не доходит ни один светлый лучик.

На небольшой высоте летит двухмоторный самолёт. Ещё летом это был серебристый красавец, перевозивший весёлых пассажиров из Москвы на берега Черного и Каспийского морей, из Ростова-на-Дону в Киев, в Минеральные Воды.

А сейчас его благородная окраска сменилась зелёно-чёрным камуфляжем — «цветом войны», на мягких креслах, в проходе и в багажниках лежат ящики с медикаментами и боеприпасами...

В самолёте почти нет света, даже аэронавигационные огни на консолях крыльев и хвосте погашены. Только приборная доска иллюминована светящимися стрелками и цифрами приборов. Но свет этот зеленовато-мёртвый, неуютный.

В пилотской кабине лётчик-«миллионер» командир корабля Иван Терентьевич Шашин, второй пилот Барков, бортмеханик Петровичев и бортрадист Катымян. У турельной установки — стрелок Харченко. Пятеро ростовчан молча летят в московском небе. Каждый занят своим делом.

Всё вокруг темно, и нелегко отыскать Дорогобуж, возле которого находятся бойцы конной армии, попавшие в окружение. Они с нетерпением ожидают самолёт.

Ещё и ещё сверяют свои расчеты Шашин и Барков. Пора!

Барков приоткрывает форточку, просовывает в щель ствол ракетницы и даёт условленный сигнал. Несколько минут спустя внизу, также в условленном порядке, засветились костры, на землю полетели первые сотни килограммов груза...

— Мессеры! — услышали пилоты громкий голос Харченко.

Пригнув голову и глянув вправо, Иван Терентьевич увидел две едва заметные вытянутые акульи тени с короткими языками зеленоватых выхлопов мотора вместо плавников. Мессеры пролетели совсем рядом и обстреляли самолёт.

— Горит! — испуганно вскрикнул второй пилот.

— Что? — спокойно спросил Шашин и резким манёвром как бы кинул свой самолёт вправо, чтобы очутиться где-то в хвосте и позади вражеских истребителей.

— Правый мотор...

Шашин внимательно посмотрел в окно кабины.

— Надо различать разницу между обычным выхлопом и пламенем пожара... сбрасывайте груз! — сказал он.

Через три-четыре минуты мессеры вновь отыскали в чёрном

небе самолёт-невидимку и вторично атаковали его.

— Стреляют! — нервно крикнул второй пилот.

— Кто?

— Мессеры…

— Для того они вокруг нас и крутятся. Чёрт с ними! Сбрасывайте груз...

Шашин ловким манёвром ушёл из-под огня вверх, а потом, отжимая от себя штурвал, стал набирать скорость. Разгадав его намерение, истребители свечой тоже взмыли вверх и сбросили на маленьких парашютах осветительные ракеты.

Над лесом повисли две огромные синевато-белые медузы, и в широких лучах ослепительного света как бы запутался большекрылый силуэт двухмоторного самолёта. Сверху на него метнулись две узкие, вытянутые тени.

— Теперь надо уходить всерьёз, — сквозь зубы произнёс Шашин и развернул самолёт на юг.

— Куда? — недоумевал Барков. — Там же фашисты....

— Но зато меньше зениток, чем на линии фронта, — лаконично пояснил командир.

— Лучше уйти в другую сторону.

— В какую? — удивился Шашин.

— Ну, так вернёмся?

— У нас же ещё две с половиной тонны груза.

— А если... — Барков не докончил фразы и угрюмо промолчал.

— Для того-то мы с тобой и сидим здесь, чтобы не допустить этого «если»... — сказал Шашин. — Пока не выполним задания, не вернёмся.

Больше тридцати минут кружился Шашин над вражеским тылом и, окончательно сбив с толку истребителей, незаметно вернулся к Дорогобужу. Вновь тускло засветились костры на жаровнях и вниз полетели ящики с боеприпасами.

Задание выполнили.

* * *

... Шашина вызвали в штаб поздно вечером.

— Немедленно готовьтесь к вылету, — сказали ему. — В Н-ском партизанском отряде вас ожидают несколько наших лётчиков, сбитых в недавних боях. Они спаслись на парашютах. Необходимо срочно вывезти их оттуда. Сами знаете обстановку... Горючего берите в обрез, чтобы больше была загрузка.

Час спустя Шашин был в воздухе. Полёт предстоял недолгий, но рискованный. Шёл на высоте около тысячи метров —

забираться выше не было нужды. Туда летели без каких-либо происшествий. Можно было подумать, что никакой войны нет, и они летят обычным ночным пассажирским рейсом.

Подлетев к месту базирования партизан, сразу увидели на земле сигнальные огни и спокойно зашли на посадку.

— Выпустить шасси, — приказал Шашин.

— Есть шасси! — откликнулся бортмеханик.

Вдруг с земли ударил по ним шквал огня! Иван Терентьевич резко развернул машину вправо, а бортмеханик, не дожидаясь команды, убрал шасси.

— Не узнали? Или это не партизаны? А как же сигнальные огни?

— С ума посходили, что ли! — воскликнул Иван Терентьевич.

Но раздумывать было нечего и некогда. Война столкнула их с новой обстановкой и надо было разгадать её и выйти целыми. Решили вернуться.

Обратный полёт был одним из самых рискованных в практике Шашина... Он чем-то напоминал пешее передвижение по минному заболоченному полю. Было страшновато, но мозг работал отчётливо и сурово — ни одной лишней, ненужной сейчас мысли: сохранить машину — вот цель...

Лишь полчаса спустя чёрную ночь вокруг самолёта перестали прорезывать светящиеся пулемётные трассы и звёзды разрывов зенитных снарядов.

Лавируя под обстрелом, уклонились к северо-западу от Москвы. Рассчитали новый курс и понеслись на базу. Теперь определённо летели над своей территорией и были спокойны.

Иван Терентьевич закурил и хотел сказать товарищам что-то озорное, как вдруг перед самолётом возник огненный веер из тонких золотистых пунктиров. Возник и исчез!.. Иван Терентьевич крякнул, но на всякий случай отвернулся влево. Теперь на пути машины возникло два таких веера, стреляли с земли.

— Что за чёрт?!.

Дали с борта условленный сигнал ракетой: «Я — свой», но с земли по-прежнему выстрелами не подпускали к городу воздушный корабль Шашина. Недоумение экипажа достигло предела. Не успели принять решения, как бортмеханик доложил:

— Командир, горючки у нас осталось с гулькин нос.

Это означало, что бензина хватит на 15—20 минут полёта.

— Понял, — спокойно ответил Шашин и, снизившись, стал присматриваться к земле, выискивая удобное для посадки место.

Вышедшая из-за туч луна облегчила поиски — решили не пользоваться светящимися ракетами, чтобы не демаскировать себя.

Серебристый снег тускло отсвечивал, скрадывая неровность почвы. Больше приходилось действовать наугад.

— М-да, для летних дач места живописные, — оценил Иван Терентьевич, — но для посадок ничего хорошего...

— Не могли же знать москвичи, что нам здесь «захочется» сесть?! — пошутил бортрадист Катымян.

— Щитки!

— Понял, командир.

Садился на самой малой скорости. Самолёт мягко зарылся в снег и, пробежав всего метров сорок, остановился, вернее, застрял в снегу.

Выключили моторы и закурили. Открыли окна пилотской кабины, прислушались: тишина. Особая, настороженная тишина войны, с отдалённым гулом орудий...

Немного поспали, по очереди. С рассветом пошли на поиски. В трёх километрах — колхоз. Сообщили по телефону в штаб, чтобы знали, что всё в порядке и не тревожились. Разыскали две бочки бензина. С помощью колхозников доставили их к самолёту и принялись за устройство «взлётной полосы».

Лесная опушка немного уклонялась к югу и упиралась в высоковольтную линию. Ширина её — метров сто, а снега насыпано по грудь. А основная «техника» — лопата, мозолистые руки и упорство.

Когда немного расчистили поляну, Шашин воткнул лопату в сугроб и сказал:

— Всё. Пусть теперь и наша кораблина трудится! Заливай горючее.

Заправили баки бензином, запустили моторы, и Шашин сел за штурвал. Моторы зарычали и рванули машину вперед.

— Как тигры ревут! — удовлетворённо воскликнул бортмеханик, понявший замысел командира.

Позади самолёта из-под винтов неслись снежные вихри, словно здесь работала снегоочистительная катапульта. Прорулив трижды взад и вперед и разметав большую часть снега с полосы, Иван Терентьевич скомандовал:

— А теперь пустим в ход ноги...

Около часа все, кто принимал участие в подготовке «аэродрома», утаптывали снег перед самолётом. Когда солнце стало клониться к горизонту, Иван Терентьевич решил взлететь.

... Тяжёлый самолёт грузно покатился под уклон, медленно набирая скорость. Больше всего теперь доставалось моторам — они работали на максимальном режиме. Лишь у самого края площадки машина оторвалась от земли и, неуклюже раскачиваясь, полезла вверх.

Секунда за секундой под фюзеляж уходили бугры, кусты, деревья, столбы... Вскоре все препятствия были позади, полёт стал устойчивым и наблюдающим с земли показалось, будто самолёт стал другим: точно его подменили или взмахом волшебной палочки превратили тяжёлую крылатую «хату» в стремительный воздушный корабль!

Через тридцать минут Шашин посадил свою машину на бетонную полосу базы. Докладывая командиру, Иван Терентьевич впервые взволновался.

— Это же хамство, — возмущался он, — свои и обстреливают!.. Сигналов не знают: я им даю ракету, а они...

— Не горячись, Иван, — улыбнулся командир. — Ты бы им лучше спасибо сказал.

— Им?! Спасибо!?. За что?

— За то, что они не пустили тебя к городу. Зенитчики знали, что ты летишь, но в это время уже были подняты в воздух аэростаты заграждения, и ты мог «поцарапаться» о них. Понял?

— Ах, вот как! — улыбнулся и Шашин. — А я их крыл на чём свет стоит... Ну, спасибо им, молодцы...

— Ближе к делу. Пока отправляли тебя, гитлеровцы пронюхали о площадке и так развернулись, что партизанам пришлось немедленно уйти на другое место. Сейчас мы имеем их новые координаты. Пойди поспи...

— Потом, товарищ командир.

— Нет сейчас. Полетишь через два часа. А теперь — спать!

— Понял.

... Снова ночь, чёрное беззвездное небо и мерный гул моторов. Шашин летит на выручку к своим боевым товарищам.

Отыскал новую базу партизан, точно сверился с сигналами и, сделав полукруг, сел на длинную и гладкую просеку в пустом лесу.

Едва успел выключить моторы, как самолёт уже окружили партизаны и нетерпеливые лётчики.

Шашин высунулся из кабины и весело крикнул:

— Авиация здесь?

— Здесь! А кто это?

— Да, никак, Шашин!

— Иван Терентьевич, забирай поскорее, а то Батя совсем подзажал нас!

— Это вы мне покоя не даёте, — послышался чей-то звучный голос.

Иван Терентьевич вылез из самолёта и поздоровался.

— Забирай этот беспокойный народ! — сердито сказал Шашину командир партизанского отряда.

— Что, Батя, авиаторы вам не по душе стали?

— Да пристают, дьяволы! Дай, мол, нам оружие, мы пока тебе поможем... Говорю им: «Без лётчиков обойдёмся на земле: я же за вас ответственность несу». А они меня бессовестным называют... Видал таких... Африканцы горячие!..

— Правильно говорим, — прервал его один из лётчиков.

— В общем, передаю тебе этих хлопцев. А вы, ребята, не подкачайте, да не поминайте лихом.

— Ну, счастливо оставаться, товарищи. Спасибо вам за приют и ласку.

— Ладно, чего там... Торопись, Иван Терентьевич, пока темно.

Ещё засветло Шашин доставил лётчиков на один из московских аэродромов. Прощались коротко и просто — всех снова ожидали боевые дела...

* * *

Осаждённый Ленинград сражался. Не сдавался, стоял, как твердыня, но было так тяжело, что время осады исчисляли днями; неделя — большой промежуток в условиях тех героических боёв: семь листиков казались толще всего календаря.

Но если ленинградцы считали каждый день, то лётчики, помогавшие им, вели счёт времени часами. Так было легче совершать по два, три и даже четыре вылета из Тихвина через Ладогу в Ленинград и обратно в течение суток.

Летали преимущественно днём. Это было труднее и во сто крат опаснее, чем ночью; но так требовала обстановка.

Более трёх месяцев ежедневно на голубой Ладожской трассе курсировал самолёт Шашина. Иван Терентьевич иногда летал в качестве рядового командира корабля, но чаще всего он вывозил в боевых условиях молодых лётчиков, проверял и совершенствовал их технику пилотирования, укреплял их дух своим спокойствием, своей неукротимой волей к победе.

Однажды вылетели из Тихвина группой 18 тяжело гружённых воздушных кораблей. Впереди летели ростовчане Шашин и Романов, москвич Киреев, ташкентец Джантиев, позади — остальные.

На флангах группы и выше её шли наши истребители сопровождения, а ещё выше всё небо затянула сплошная облачность. Видимость отличная. Летели сомкнутым строем, бреющим. Внимательно осматривались.

Гитлеровцы предпринимали десятки попыток сделать полёты через Ладогу для наших лётчиков невозможными. На этот раз они

высыпали из облаков десятки своих истребителей. Часть из них сейчас же связала боем истребителей прикрытия, другая — ринулась на воздушные корабли с драгоценным грузом.

В первые же минуты боя был сбит самолёт Джантиева. Героический экипаж ташкентца погиб в водах озера. На другом самолёте был убит москвич Киреев, управление полностью принял второй пилот. Группа рассредоточилась, но продолжала путь к Ленинграду.

Озеро осталось позади.

Внизу мелькали мелкие населённые пункты, леса, буераки. Теперь каждый лётчик действовал самостоятельно. Шашин ещё уменьшил высоту и летел, почти прижимаясь к земле. Молчаливый вообще, он сейчас, не проронив ни слова, смотрел вперед, поручив экипажу следить за воздухом.

Пилотировать на бреющем полёте, перескакивая через препятствия и лавируя в балках на тяжёлой двухмоторной машине, когда всё вокруг тебя уносится назад со скоростью 250—270 километров в час, а малейшее неточное движение рулями может быть последним, и одновременно вести ориентировку, учитывая цвет пролетаемой местности, чтобы использовать, при возможности, цветомаскировку, а главное, уходить из-под огня каждую минуту — это не просто искусство, это колоссальное напряжение всего организма, это возможно только при неиссякаемой воле к победе.

Когда Шашин посадил свой самолёт на комендантском аэродроме, в машине обнаружили несколько пробоин. Но груз и экипаж остались невредимы.

В этот день обратно им лететь не разрешили и отправили на ночёвку в Ленинград, в здание управления ГВФ. После обеда Шашин вышел в город.

...На паперти Казанского собора у колонны сидел мальчуган лет тринадцати. Он был одет сравнительно тепло и, может быть, потому не замечал холодного ветра, дувшего ему в лицо со стороны канала. В умных усталых глазах мальчика светились какие-то мысли, воспоминание или мечта о будущем, но в них не было пугающего безразличия и отчуждения.

Увидев высокого плечистого лётчика, он с любопытством осматривал его. Шашин подошёл ближе. Что-то в облике мальчика смутило его. Он потоптался, большой и неуклюжий, потом наклонился и тихо спросил:

— Как тебя звать?

— Иван, — почему-то упрямо ответил мальчик.

— Тёзки, — задумчиво произнёс Иван Терентьевич и протянул мальчику банку сгущённого молока.

Ваня радостно взял неожиданное подношение.

— Отец где?

— На фронте.

— Мать жива?

— Не знаю... — вздохнул Ваня.

— Как же это?

— Я ещё утром ушёл из дому. Не знаю, как сейчас... Она всё мне, да мне, — пояснил Ваня. — Хотел не вернуться, но теперь пойду. Спасибо, дядя.

— На здоровье.

Шашин постоял с минуту, но видя, что мальчику не терпится домой, а его присутствие лишь удерживает, приложил руку к шапке-ушанке.

— Ну прощай, друг. Пойду.

— До свидания. Я, когда вырасту, — мальчик задумался на мгновение, потом его глаза радостно заблестели, и он искренне произнёс, — когда школу закончу, я тоже лётчиком стану, дядя Ваня!

Иван Терентьевич отвернулся, нахмурился и широкими шагами направился на базу. Ему захотелось сейчас побыть вместе со своим экипажем.

... Второй пилот, бортрадист и штурман спали, Шашин молчаливо сидел в углу широкого дивана и, не мигая, смотрел на тусклый огонек дымящейся папиросы.

Бортмеханик тревожно наблюдал за ним, потом не выдержал, налил что-то из термоса в гранёный стакан и подошел к командиру.

— Иван Терентьевич, — ласково и негромко сказал он, — возьми выпей — и сон придет! Ей-богу. Испытанное средство. И от души хмару оттянет.

Шашин взял стакан и поднёс ко рту. Острый, чуть кисловатый запах чистого спирта ударил в нос. До войны Шашин не пил даже пива. Он посмотрел на товарища, вздохнул и решительно залпом опорожнил стакан.

— Как летаешь, так и выпил, — понимающе сказал бортмеханик и перешёл на официальный тон. — Постелька вам уже готова, товарищ командир. Может, соснёте?

* * *

Это было в Америке...

Подразделение гражданского воздушного флота, в котором служил Шашин, находилось в Фербенксе; летал он в Ном, Уэлькаль, на Камчатку и другие пункты «поблизости».

Иван Терентьевич был уже в славе, и лётчики, особенно молодые, с уважением относились к этому высокому, стройному человеку, налетавшему тогда около двух миллионов километров и совершающему мастерские посадка в любую погоду.

Часто по вечерам, в свободное от полётов время, подсаживались к нему американские лётчики: им лестно было запросто побеседовать со знаменитостью, у которой к тому же на счету сотни боевых вылетов.

— Хелло, Шашин!

Иван Терентьевич дружелюбно кивнул головой.

— Летал сегодня, Иван? — американец говорил по русски довольно сносно и даже усвоил несколько типично «лётных» русских выражений.

— Слетал.

— Далеко?

— Уже и позабыл... Куда-то начальство посылало, Джемс.

— О'кей! Военная тайна, — понимающе воскликнул Джемс.

К беседующим присоединились ещё несколько американских и наших лётчиков.

— В такую погоду надо было требовать оплату раз и ещё раз. Туман сам по себе, а бизнес, Иван, сам по себе!

— Я и так получаю достаточно.

— Верно, — кивнул Джемс. — Но лётчику большой почёт нужен.

— Особенно нам, истребителям! — гордо произнёс высокий сутулый лётчик, приятель Джемса.

— Это что, особая каста? — усмехнулся Шашин.

— Иес. Не обижайся, Иван, — снисходительно произнёс Джемс. — Сам понимаешь, что летать на твоём «шарабане» это одно дело, а на истребителях, особенно наших, американских, другое!

Шашин весело рассмеялся.

— Мне нравятся истребители, — сказал он.— Когда-то я мечтал летать на них, да так и не пришлось… Но то, что ты говоришь, Джемс, это же чепуха. Всё дело в том, кто сидит в самолёте!

— Иес! Я понимаю, что это очень важно, но...

— Короче. На вашем трёхколёсном «велосипеде» я слетаю в любую минуту, — отрезал Шашин.

— «Велосипеде»?! — вскипели американцы. — Может быть, после двадцати вывозных полётов?

— Без всяких вывозных! Сяду и полечу.

— Иван Терентьевич, — осторожно обратились к нему наши молодые лётчики, тоже летавшие на истребителях. — В словах

американца есть доля правды: истребитель — это же не пассажирский самолёт...

— И вы туда же? — удивился Шашин. — У вас, товарищи, неправильное представление о лётной профессии.

— Так полетишь? — не унимался Джемс.

— Полечу.

— Пари? Пари!

Но полетать на истребителе Шашину удалось лишь несколько дней спустя, в Уэлькале. Конечно, в присутствии и «секундантов».

Получив разрешение на этот полёт от командира части, Иван Терентьевич внимательно осмотрел американский истребитель Эйрокобру, попросил показать ему, где и какие находятся приборы да как перекрывается бензин и, добродушно улыбнувшись, сказал:

— Слетаю и на «кобре»... Только сперва я один разок пробегусь на ней по бетонке; присмотрюсь, как она слушается руля поворота и тормозов.

В этом сказалось его зрелое отношение к своей любимой профессии: не бросаться очертя голову в неизвестность, а всё делать, взвесив и продумав до мелочей.

Запустив и прогрев мотор, Иван Терентьевич вырулил на старт, поднимая позади «велосипеда» тучи снежной пыли. Не задерживаясь у чёрного посадочного «Т», он быстро пробежал до конца бетонки, развернулся и зарулил, на этот раз уже для взлёта.

— Рубин, Рубин, я — 170. Разрешите взлёт, — запросил он по радио.

— Я Рубин, взлёт разрешаю...

Иван Терентьевич плавно дал газ, легко оторвался от земли и классическим боевым разворотом энергично набрал четыреста метров.

Оппоненты разинули рты.

— О'кей! — вскрикнул Джемс. — Ещё надо сесть!

Но в небе уже уверенно делал последний разворот маленький истребитель. Вот из самолёта выдвинулись три колеса, выпущены щитки... А немного спустя Эйрокобра неслышно коснулась земли тремя точками у посадочных знаков.

Пари было выиграно, но Шашин снова зарулил к началу полосы и, запросив разрешения на взлёт, выполнил ещё два превосходных полёта, уже, так сказать, для себя.

«Противники» были посрамлены...

* * *

Хотя дело двигалось к весне, в Петропавловске-на-Камчатке ещё держались лёгкие морозы и возле аэродрома, цепляясь за таёжные пихты и сопки, бродили холодные туманы.

Иван Терентьевич сидел со своим экипажем в тёплой столовой. Лётчики только что пообедали и закурили «по одной», пока их машину нагружали на стоянке.

Где-то совсем невысоко послышался рокот моторов. Иван Терентьевич подошёл к окну и увидел американскую «летающую крепость», садившуюся на аэродром.

— Никак, гости к нам! — сказал он.

Один за другим приземлились ещё одиннадцать бомбардировщиков с полной бомбовой нагрузкой. Они шумно и быстро рулили по аэродрому; лётчики сами, не дожидаясь указаний дежурного, выбирали места для стоянок и торопливо выключали моторы.

Вскоре столовая наполнилась весёлыми, шумными американцами. Многие из них знали в лицо Шашина и обрадовались встрече.

— Хелло, Иван! Сейчас выпьем...

— Вы куда собрались? — удивился Шашин. — Целой армадой летите.

— В Японию. Бомбить!

— Что случилось с моторами?

— Ноу, всё нормально.

— А чего же сели?

— Ты забыл какой сегодня день?

— День, как и все дни сейчас — боевой, — ответил Шашин.

— Тут сам чёрт не разберется на этом Севере, — весело гогоча и хлопая Шашина по плечу, объяснил командир группы. — Эта проклятая «линия даты» чуть не сбила нас с толка... Ты понимаешь, на Аляске пасха будет только завтра, а у вас она уже началась, — с востока летим.

— Я в прошлом году дважды подряд праздновал годовщину Октябрьской революции, — вспомнил Шашин. — Сперва здесь, а потом на Аляске...

— Ю-бет! Полетели мы сегодня по срочному боевому заданию, да хорошо, что мой второй пилот (умный, собака... он и крупные числа считает, как доллары!), хорошо, что он вспомнил, что сегодня здесь пасха. Какой же может быть полёт на пасху?!

— А задание? — сухо спросил Шашин.

— К чертям! Японские макаки подождут. Не всё ли им равно, когда мы сбросим свой груз на их головы?

— Им-то, может, и всё равно, а вашему командованию — нет!

— И командованию один чёрт! Мы сегодня пьём, Иван.

Воевать будем завтра. А ну, ребята, раскупоривайте бутылки и грянем гимн нашего полка! — крикнул командир и первый запел:

С нами штурман, с нами чёрт,
С нами бог заодно —
Нас ничто не остановит —
Ни девушки, ни вино!..

Иван Терентьевич кивнул своему экипажу:

— Пошли, пора вылетать.

— Может, выпьем, командир? — шутливо спросил бортмеханик, вставая со стула.

— Сперва дело сделаем, — ответил Шашин и помахал рукой американским лётчикам: — Адью!

* * *

Глубокая полярная ночь. Над Беринговым проливом дул ураганный северный ветер. Слегка сероватое небо с мелкими колючками звёзд казалось глянцевым, как стекло. Мороз 35 градусов.

На большой высоте из Уэлькаля в Ном и Фербенск летит самолёт Шашина. Экипаж доставляет на Аляску группу наших лётчиков во главе с генералом.

В кабине самолёта тепло. Пассажиры беспрестанно курят и негромко беседуют.

Пересекли 180-й меридиан — «линию даты», здесь рождается каждое число месяца, начинается новый год. Кое-кто из пассажиров, впервые пролетая знаменитый рубеж времени, невольно смотрит за окно, будто в небе может висеть календарь. Экипаж самолёта отнесся к этому событию равнодушно: не впервой.

Гораздо больше их волновал сейчас курс. Шашин часто настраивал радиокомпас на приводную радиостанцию Нома и высчитывал поправки: ветер сильно сносил машину вправо, на юг, поэтому пилоты на определённый угол отворачивали нос самолёта влево.

Виктор Шелехов — второй пилот, высоким приятным голосом затянул мелодичную грустную песенку, и Шашин, вздыхая, стал слушать её. Вспомнилась Большая земля, дом и неудержимо потянуло к семье. Если бы не война!..

Бортмеханик Василий Шишкин охотно подхватил «самодельную» лётную песню. Казалось, над всем миром неслись её нехитрые слова:

На всех эшелонах, на курсе любом,
Какие бы ветры ни дули,
Я помню всегда родимый свой дом,
Тебя, дорогая, люблю я...

В пилотскую кабину вошёл генерал. Он прислонился к борту позади Шашина и прикрыл глаза.

Но если тобою написанных строк
В пути я с собой не имею —
Хоть знаю: они не доставлены в срок.
Я словно душою черствею...
Ты знаешь, так трудно вдали без тебя,
Я, правда, спокоен, летая,
И верю в моторы, как верю в тебя,
Но чаще пиши мне, родная!..

На горизонте появилась светлая полоска. Она быстро ширилась и голубела, но не распространилась по всему небу, как рассвет, а вдруг превратилась в фантастический тюлевый веер. По нему побежали синие, фиолетовые, ярко-голубые и бледно-сиреневые огоньки. Они то разгорались ярче и как бы приближались, то бледнели и удалялись на время. Словно заворожённые смотрели лётчики на эти феерические огни.

— Северное сияние! — сказал генерал.

— Как бы оно не сбило с курса, — забеспокоился Шелехов.

Шашин включил радиокомпас. Светящаяся зеленоватая стрелка на циферблате заколебалась возле одного деления, затем описала круг, потанцевала у другого деления, снова описала круг и стала двигаться как ей вздумается.

— Пеленг! — крикнул Шашин.

— Понял,— откликнулся бортрадист Алексей Мальцев.

Минут через десять Мальцев доложил:

— Иван Терентьевич, Ном меня не слышит. Та же история и с другими точками...

А над двумя материками, проливом и двумя океанами по-прежнему лежала долгая полярная ночь. И ветер крепчал, всё сильнее ударяя в самолёт. И полыхало северное сияние.

Так они оказались затерянными, с радиокомпасом, бессильным перед красивым и коварным для лётчиков явлением северной природы. Ветер стал порывистым. Автопилот выключили и дальше вели самолёт сами, строго выдерживая ранее подобранный курс.

По расчёту они должны были лететь меньше трёх часов, но прошло уже значительно больше, а Нома всё нет.

— Как с бензином? — спросил генерал.

— У нас горючего хватит облететь вокруг всей Аляски и ещё домой вернуться, — успокоил его бортмеханик.

— Запасливый народ, — одобрительно усмехнулся генерал и подсел к бортрадисту.

Мальцев почти беспрерывно стучал ключом, но глухая ночь не отзывалась ни одним звуком. Лишь ураган гудел за бортом и ударял в крылья самолёта. Бортрадист использовал все возможные средства, но связь не налаживалась.

А командир требовал:

— Пеленг!

По поведению самолёта чувствовалось, что сила ветра ещё более возросла. Возможно, изменилось и его направление. И то и другое надо знать точно, чтобы их не унесло в открытое море. Но глазу не к чему «привязаться» — кругом ночь. Нужен хоть один радиопеленг и тогда положение прояснится.

Так они летели ещё час; молча «крутили баранку» и выдерживали прежний курс. Это было трудно: к физическому напряжению присоединялась неуверенность — самолёт на линии пути или где-то в стороне?..

Но вот северное сияние стало блекнуть и быстро исчезло. Шашин облегчённо вздохнул и снова включил радиокомпас: стрелка на этот раз устойчиво отклонилась влево градусов на сорок!

— Алексей, пеленг! — приказал командир.

— Беру...

Скоро связь наладилась, и пеленг был получен. Генерал сам принялся определять на карте место самолёта. Окончив вычисления, он поставил карандашом крестик.

— Что там получилось, товарищ генерал? — спросил Шашин.

— Мы в Тихом океане, километров за сто пятьдесят от линии пути...

— Здорово! Куда махнули! Но вернее: мы над океаном, товарищ генерал, а не в океане. Это уже преимущество! Давай, Виктор, разворачиваться влево...

Час спустя внизу показались скупые огоньки Нома, и они сели на длинную бетонку между скал, почти на самом берегу.

Их появление успокоило и командование.

Дозаправившись горючим, перелетели в Фербенкс. Отрулили на стоянку, сдали машину и по широкому подземному туннелю стали расходиться «по домам».

В туннеле Иван Терентьевич встретил американского лётчика

Джемса.

— Хелло, Шашин! — обрадованно воскликнул Джемс, — Прилетел!.. Мы все беспокоились за тебя: сегодня такой ветер над проливом, что лететь опасно. Как дошёл, без приключения?

— Нормально, — кивнул Шашин, — Спать только чертовски хочется.

— О, да, — засмеялся американец, — сон это премия лётчику... Желаю отдохнуть на двести процентов!

... Когда Шашин добрался до своей комнаты, друзья уже разобрали постели.

— Ну что, спать?

— Только об этом и мечтаем, командир!

Быстро разделись, легли и мгновенно уснули. Через четыре часа экипаж подняли.

Иван Терентьевич, надо бы срочно вылететь в Н-ск на разведку погоды... Слетаете?.. Может, потом доспите?..

Шашин сонно приподнялся, но, поняв, что его ожидает новое задание, энергично потянулся и встал.

— Надо?

— Надо, Иван Терентьевич. Полёт трудный, не всякому поручишь его.

— Добро. Хлопцы, подъём!.. Быстро на вылет!

— Куда? Что? Ах, на вылет... Понятно!

Полчаса спустя шашинцы были в своем самолёте и запускали моторы.

Звезда героя

В августе 1941 года низко над оврагами и перелесками пробирался к городу Калинину маленький двукрылый самолёт Абрамова. В санитарной кабине лежали два тяжело раненных командира.

Торопился пилот: им нужна срочная операция. Летел на высоте 60 метров. Осталось всего 15 километров до госпиталя, когда раздался взрыв, мотор грубо затрясся, затем послышался какой-то свист, переходящий в тонкий звук воздушной сирены, и самолёт стал проваливаться на высокие толстые ели...

Сразу понял: отлетел винт! Абрамов был хотя и молодым, но всё же опытным пилотом — на трассах Аэрофлота он налетал уже две тысячи часов и самолётом владел свободно. Выключил мотор. Глянул вниз: лес редкий. Посмотрел вправо: есть узенькая просека. А высота уже 50... 40 метров...

Весь слился с машиной. Мгновенные точные движения рулями — самолёт почти на месте развернулся вправо, ухнул вниз в просвет между деревьями, спарашютировал на землю.

И дальше, ящерицей скользя между пнями и ямами, катился по поляне «змейкой». Стал. Вытер Пётр холодный пот со лба. Оглянулся... Нет, ни за что в жизни не смог бы повторить эту дьявольскую посадку!

Вылез из кабины — машина целая, ни царапины... Подбежал к раненым.

— Прилетели? — со стоном спросил один из них.

— В принципе, да, — замялся Петр. — Но ещё добираться надо до места... Не волнуйтесь, доберёмся!

— Стой, паразитюка! — раздался позади грозный окрик.

Вздрогнул Пётр, обернулся и обмер: высыпала из-за деревьев толпа бородачей и женщин; в руках у них вилы, топоры... и всё это ощетинилось против него.

— Погодите, братцы! — вскричал испуганный пилот. — Я же свой...

— Знаем мы таких «своих», — поднялся крик. — Свои по лесу здеся не шалаются. Отдай пистолет!

— Ну, нате. Я же советский лётчик, дядя...

— Покажь звезды на машине, ежели наш! Где они?

— Камуфляж, дядя, потому и звёзд не видно.

— Ишь какими фашистскими словами бросается! Бей его, потом разберёмся! Огловушь, Степаныч...

— Погодите, дядя! Прошу вас... Вот нагнитесь и снизу посмотрите на крылья, вблизи и звёзды видны.

— А может, там бомбы, не нагинайся, Степаныч!

— Стой, ни с места и жди! — последовал приказ.

В это время у самолёта появился подполковник и несколько автоматчиков из ближайшей воинской части.

— Товарищ подполковник! — кинулся к нему Пётр. — Выручите, было не убили сгоряча... Пилот санитарной группы Абрамов, доставляю раненых в госпиталь. Вот мои документы. Винт у меня отлетел...

Недоразумение выяснили.

— Тоже мне, «поймали»!.. — иронически пропел тонкий девичий голос. — Степаныча в герои надо произвести.

Степаныч промолчал.

— Ничего, товарищ, — громко сказал подполковник. — Лучше обознаться, нежели пропустить шпиона. Спасибо вам от имени армии! А теперь помогите раненых отвезти в госпиталь.

— Товарищ подполковник, — сказал Абрамов, — пусть пистолет мне вернут.

— Сами отдадим, — миролюбиво произнёс Степаныч, возвращая оружие, и, подойдя к самолёту, склонился над ранеными. Потом повернулся к своим товарищам и негромко, но повелительно произнёс: — А ну, тихо, народ, командиры раненые здесь!

Наступила тишина. Молча подвели подводу и переложили раненых.

... За эту мастерскую и смелую посадку Абрамова наградили первым орденом Красной Звезды. Всего же на самолёте ПО-2 он совершил более 700 боевых вылетов по санзаданиям и вывез около 900 раненых.

На ПО-2, а позже и на тяжелых самолётах, Пётр Петрович с помощью партизан вывез из мест, временно оккупированных противником, более 300 наших детей. Причём много раз ему приходилось бывать в воздухе по 8—10 часов над тылом врага.

Как-то, вспоминая о своих полётах в годы войны, Абрамов обронил в беседе с товарищами весьма выразительную фразу:

— Столько бывало опасных положений, что я, в глубине души, как бы «вычеркнул» себя из списков живых...

Просто перестал думать о себе. Тогда стало всё проще, и я мог все свои душевные и физические силы отдавать только выполнению заданий командования.

* * *

Летом 1942 года Абрамов переобучился в лётном центре ГВФ на двухмоторном самолёте ЛИ-2, был призван в армию и получил

назначение в полк Валентины Степановны Гризодубовой.

Гризодубова — обаятельная русская женщина. Рослая, шатенка с голубовато-серыми глазами и тёмными бровями вразлёт, всегда приветливая, женственная и вместе с тем по-мужски волевая и смелая, Валентина Степановна отлично летала и была справедливым, требовательным командиром.

Все лётчики её полка относились к ней с особенно тёплым чувством. Правда, слишком многое соединилось в одном человеке: красивая женщина, умелый лётчик, мужественный командир — прекрасный образ для поэта, но очень сложный и непривычный, особенно для лётчиков, людей, так сказать, самой «мужской» профессии. Но умела она располагать к себе всех.

Знакомясь с ней по прибытии в полк, Абрамов сразу подпал под обаяние своего нового командира. И как-то сразу привык к тому, что подчиняться надо женщине, зато какой замечательной! Подвести её или проявить мужество, меньшее чем у неё самой, было невозможно.

... Был уже вечер, когда Валентина Степановна вызвала Абрамова в штаб.

Косые струи дождя гулко барабанили по крышам, шумели в густых кронах тополей и каштанов и дико плясали на рябых лужах под электрическими фонарями. Сильный ветер со свистом подхватывал на лету тяжёлые капли и сердито и больно ударял ими в лицо.

В ночном небе часто вспыхивали трескучие молнии и тогда были видны низко повисшие над городом рваные тучи, а в мёртвом зеленовато-синем свете безжизненно замирали наклонённые деревья, птицы с приподнятыми крыльями и люди в неестественных позах. Затем всё мгновенно погружалось в темноту и оживало в сотнях звуков; где-то высоко орудийным залпом взрывался гром, и его грохочущие раскаты пробегали над землёй, медленно затихая вдали.

Прикрывая глаза ладонью и прижимая к себе планшет, Абрамов взбежал по ступенькам на крыльцо штаба. Отряхнувшись и притопнув сапогами об пол, он толкнул ногой узкую дверь и торопливо перешагнул через порог.

Валентина Степановна приняла его сразу. Разговор был короток:

— В Польше организовался новый партизанский отряд, — сказала она, — надо сбросить в место расположения его штаба комиссара отряда. Дважды это пытались сделать другие лётчики, но безуспешно. Я поручаю это важное задание вам. Гроза скоро пройдёт, а по маршруту погодка хорошая. Поняли?

— Так точно, товарищ командир.

— Горючего с дополнительными баками вам хватит на 14 часов, а лететь — 12. Но с маслом хуже: его хватит только на 11 часов. Насколько я помню, левый мотор на вашей машине в этом смысле ненасытный... Но и тут есть выход. Возьмите с собой запас масла и на обратном пути где-нибудь сядете и дозаправитесь или долетите на одном правом моторе.

— Ясно.

— Комиссара надо доставить любой ценой, даже если для этого придётся пожертвовать самолётом, — твердо сказала Валентина Степановна, посмотрела на Абрамова ласково и вместе с тем обеспокоенно и, подавая руку, тихо произнесла: — От души желаю вам успеха! Берегите себя, но задание выполните...

— Спасибо, товарищ командир, будет выполнено.

... Ночь — верный союзник смелых и толковых лётчиков.

Летели на высоте 3000 метров, за облаками, под звёздным сентябрьским небом. У пульта управления моторами стоял бортмеханик Глыбин, бортрадистом был Талалаев, а у пулемётной турели сидел стрелок Доронин. В общей кабине находился всего один «пассажир»...

Передовую пересекли в облаках, а вблизи цели снизились до 500 метров. Цель отыскали не сразу: земля погрузилась в темноту, усложнившую штурманские расчёты. Но всё же нашли. Дали с борта зелёную и красную ракеты.

— Что за чёрт! — удивился Абрамов, всматриваясь в землю.

Вместо трех костров внизу тускло светились две точки. Ответные ракеты также не совпадали с ожидаемыми сигналами.

— Это не они,— сказал Абрамов.

— Да, это не они, — подтвердил «пассажир», уже стоявший рядом с пилотом. — Неужели мне придётся вернуться и в третий раз?! Может быть, поищем запасную цель?

Абрамов ответил не сразу. Искать запасную цель, это означает потерю двух-трёх десятков минут, а масла уже в обрез. Не выполнить задания — нельзя! Валентина Степановна ясно сказала: «если нужно, пожертвуйте машиной». По существу, можно понимать её слова и как разрешение не считаться с собой. Надо только обязательно сохранить «пассажира». Ну что ж, в крайнем случае его можно отослать в хвост — там безопаснее.

Он посмотрел на Глыбина. Бортмеханик подумал о том же, но, поймав на себе взгляд командира, выпрямился и всем своим видом выразил готовность выполнить любое его приказание.

Абрамов принял решение:

— Будем искать запасную цель, — сказал он.

«Пассажир» понял всё. Он благодарно сжал плечо Абрамова и молча углубился в карту. На гладкой бумаге было напечатано

условное изображение местности, лежащей далеко внизу. Чётко обозначены лини дорог, массивы леса, извилистая речушка и заболоченный луг.

За бортом же всё было черно, и земля угадывалась лишь необъятным тёмным пятном... Оставалось использовать только один штурманский метод: расчёт по курсу, времени, скорости и расстоянию.

Эти расчёты Абрамов производил лично. Сперва поточнее определил ветер, затем, сняв с карты курс и расстояние, повёл самолёт в новом направлении, идеально точно выдерживая скорость. Спокойствие, правильность расчетов и точность пилотирования привели к победе.

Цель № 2 была найдена!

Сделали круг на 300 метров, дали ракеты. Снова внизу засветились два костра... Продолжали кружить. Вскоре появился и третий костер, а в чёрном небе поочерёдно вспыхнули две зелёные, красная и ещё одна зелёная ракеты.

— Они! — с облегчением сказал «пассажир». — Ну, я пошёл...

— Да, теперь я могу разрешить вам распрощаться с нами, — улыбнулся Абрамов. — До свидания.

— Спасибо за доставку, — поблагодарил «пассажир», просто по-деловому пожал всем руки, так, будто они доставили его обычным пассажирским рейсом в Москву, и две-три минуты спустя одиноко повис на шёлковых стропах парашюта в польском ночном небе...

Часть обратного пути экипаж Абрамова летел на одном моторе: масло заканчивалось, а посадку решили произвести только на своём аэродроме. Следующей ночью и ещё через два дня Абрамов доставлял груз в «тот же адрес» и обратно также возвращался на одном моторе.

* * *

... Тогда один из участков фронта проходил вдоль магистральной дороги в районе Могилёва. В тылу врага находились в окружении 700 партизан. Боеприпасы у них быстро заканчивались. Выручить отряд было поручено пяти экипажам, в том числе и экипажу Абрамова.

Между Витебском и Невелем базировалась фашистская «школа ассов», на земле линия фронта была укреплена радиолокаторами и зенитками, а в воздухе беспрестанно и густо патрулировали Мессершмитты-110. Всё это вместе лётчики в шутку прозвали «второй линией Маннергейма», но пробиваться сквозь неё было делом далеко не шуточным.

Летели ночью. Над землёй висела плотная дымка, а на высоте самолёты временами вонзались в разорванные небольшие облака. Группа разделилась, каждый подлетал к передовой сам.

Абрамов пересёк фронт на высоте 3000 метров. Как будто всё в порядке... Но не прошло и двух минут, как справа и впереди в небе появились два мигающих огонька... Свои?! Или чужие?

— Отвлекают внимание, — догадался Абрамов.

— Точно, — кивнул Глыбин, — это фашисты!

И тут же стрелок Доронин доложил:

— Нас атакуют! — и сам открыл ответный огонь.

Абрамов отжал от себя штурвал, резко накренил машину на левое крыло и крутой спиралью стал уходить из-под огня, чуть ли не пикируя на тяжёлой и неуклюжей пассажирской машине. Стрелка прибора скорости подползла к 450 километрам в час! Весь корпус самолёта гудел и вздрагивал от напора воздуха.

— Не рассыплемся? — вскрикнул Глыбин.

— Пока нет... А иначе собьют!

Затерявшись в ночном небе, молнией промчались над линией фронта и вернулись на свою территорию. Почему назад, а не вперёд? Потому, что надо было увлечь за собой «мессеров», которых поджидали наши истребители по эту сторону фронта. Абрамов передал по радио координаты, и вскоре командир группы наших истребителей коротко ответил: «Работаем!», а в небе заметались ровные лучи прожекторов. Подождали немного: никто не преследует, значит, наши «работают» нормально! Собрались с мыслями, прикинули, как и что, и снова ринулись сквозь «линию Маннергейма», но теперь пониже, на высоте 2500 метров. Авось, найдётся «трещинка»...

Пролетели передовую и вдруг опять в небе, впереди, мигают фары фашистского самолёта, а сзади на ЛИ-2 пошли в атаку другие «мессеры»! Стали зажимать в клещи.

Снова повторил манёвр и, вертясь на неповоротливой машине под градом пуль и снарядов, стал уходить вниз, то влево, то вправо, сбивая с толку преследователей. Ушли вновь к себе. Передали координаты и получили ответ: «Работаем»...

— Не бой, а смех на этой пассажирской машине! — сокрушённо произнёс Абрамов. — Чего я не пошёл в истребители?! Как моторчики, Глыбин, и остальное хозяйство?

— Всё цело, командир, — ответил бортмеханик.

— Порядок. Ну что, будем ещё ниже пробиваться?

— Надо!

— Что верно, то верно: надо. Внимание! Пробиваемся ещё разок, на 1000 метров.

— Есть внимание!

Полетели в третий раз. Только проскочили передовую и снова атаковали их, уже с трёх сторон.

— Будь вы прокляты! — выругался Абрамов. — Совсем вздохнуть нам не дают... Откуда их столько берётся?

Кинул с высоты свою машину метров до ста, ушёл из зоны обстрела, над самыми зенитками, вернулся на свою территорию и поодаль от передовой пролетел на запад километров шестьдесят.

— Попробуем здесь, Глыбин?

— Да надо спытать, командир...

— Пробиться надо обязательно! Там хлопцы остались почти с голыми руками... Если не подоспеем, захватят наших партизан.

— Вся надежда у них только на нас. Трудно им сейчас! — кивнул Глыбин, — На земле ведь воюют не то, что мы — в машине, на мягких креслах, моторчики мощные, крылья... Эх, бедным и достаётся!

— Прав, Глыбин, прав ты! Нам то что... — ответил Абрамов и от одной мысли, что товарищам там, на земле, приходится хуже, чем им, — скрипнул зубами.

Перешли в крутое планирование и стали разгонять бешеную скорость.

В четвертый раз полетели через линию фронта в тыл врага и всё же проскочили её метров на 70 и бреющим полётом, прижимаясь к лесу почти вплотную, взяли курс на заветную цель.

Отыскать в густых лесах окружённых партизан удалось почти сразу; сбросили им весь груз и в восьмой раз, за один полёт, пересекли линию фронта, вернулись домой усталые и измученные.

Остальные же четыре экипажа так и не смогли тогда выполнить задание...

... В ту же ночь, получив боеприпасы, отряд партизан с боями вышел из тесного кольца окружения — Абрамов подоспел вовремя!

* * *

Этот бой также происходил ночью, в одном из районов Латвии, куда летели опять на выручку к партизанам.

Погода была пасмурная: нижняя кромка облаков висела метров на 800, а верхняя — примерно на 1100 метров. Линию фронта угадали сверху по частым всплескам отсвета в облаках и подвижным светлым кругам, образовавшимся от ярких прожекторных лучей, завязших в облачности.

Минут через двадцать пошли на снижение: цель надо искать только видя землю, то есть, летя под облаками.

Вышли из облачности на 800 метров и сейчас же почувствовали, как свой пулемёт «заговорил».

— Кто это там? — крикнул Абрамов.

— Мессершмитт-110, — доложил через бортмеханика бортрадист Талалаев, первый обнаруживший врага.

А через несколько секунд Абрамов увидел сбоку, совсем близко, зелёные, красные и белые чёрточки — следы трассирующих пуль и, резко отвалив влево и вниз, перешёл на бреющий полёт. Внизу приметил озеро и стал держаться берега.

Снова атака...

Увернулись от неё, а через некоторое время — третья атака. Ушли из-под огня — четвёртая атака!

— Да что у него телевизор какой-то на борту или локатор?! — поразился Абрамов. — Как он нас находит? Ведь темно...

Счёт потеряли атакам, но они всё повторялись, пока не окончились боеприпасы.

— Отстрелялись, — доложил тяжело дышавший Доронин.

— Как же быть? — не обращаясь ни к кому, спросил бортрадист.

— Ракетницей будем отбиваться, — зло ответил Глыбин.

Меж тем командир корабля зорко осматривался и увидел, как вражеский самолёт промчался мимо, но... пулемётных трасс не последовало.

— Кончились патроны и у голубчика! — весело воскликнул Абрамов. — Довоевались оба. Эх, нам бы боевую машину! Чёрта с два кто ушёл бы... Смотреть за воздухом! Цель близка.

— Есть смотреть за воздухом!

Отыскали партизан, скинули с бреющего мешки с грузом и полезли «в гору». Вошли в облака. И тут Абрамов помрачнел, крикнул бортмеханику:

— Видал?

— Где? — спросил Глыбин и приник к окну кабины.

— Не то ищешь, — более спокойно продолжал Абрамов. — Посмотри на моторы, чуть назад... Видишь?

Глыбин вторично глянул в окно: возле моторов, из-под крыльев отчётливо светились голубовато-багровые отсветы, усиленные отражением облаков. Понял без труда: это ярко светили длинные языки пламени из выхлопных патрубков.

— Моторы работают на богатой смеси и поэтому нас видно со стороны!

— Понял, командир, — ответил Глыбин. — Теперь учтём это дело, отрегулируем.

— А я ещё о «локаторах» да «телевизорах» заговорил! Вот и расскажи про этот случай тем, кто утверждает, что в авиации есть

мелочи…

* * *

Был и такой эпизод в лётной жизни Абрамова.

Летели как-то к партизанам в район Пинских болот. По пути надо было пройти над мощным вражеским аэродромом. Погода удобная: облачность чуть не во всё небо. Держали высоту около трёх километров.

И будто назло, как раз над аэродромом противника, облака во всех ярусах расступились и образовалось огромное «окно». Получилось настолько неожиданно для самих себя, что и опомниться не успели, как на земле ярко вспыхнул целый лес прожекторов и миллионы свечей ослепительного света взметнулись в небо на самолёт Абрамова.

— Теперь мы, как майский жук на простыне! — скалил бортрадист Андрей Талалаев. — Все нас видят...

А четверть минуты спустя вокруг самолёта повисли красивые огненные шары разрывов зенитных снарядов, да так близко, что Глыбин, морщась от яркого света прожекторов, негромко, но выразительно сказал:

— Положеньице наше скучное!..

— Это мы ещё посмотрим, — сквозь зубы произнёс Абрамов, закладывая страшенный крен и вводя самолёт и крутую спираль. — Уйдём!

Потеряв метров семьсот высоты, он вышел на время из лучей, но опытные прожектористы снова поймали его в перекрест.

Тогда Абрамов применил свой излюбленный приём: резко задрав машину, он потерял скорость километров до 110 в час, и всё снаряды разорвались далеко впереди — настолько неожиданно для зенитчиков, самолёт как бы «застыл» на месте.

Затем, отжимая штурвал от себя, Абрамов снова набрал скорость и резко развернулся влево и назад. Перед ними оказалось облако, они нырнули в него.

В кабине кисло пахло пороховыми газами...

— Вот и ушли! — с удовлетворением сказал командир корабля.

Однако, выйдя из одной беды, попали в другую: экипаж потерял представление о том, где он находится. Крутые манёвры, нервное напряжение и облачность спутали и карты пилотов.

Первым нашелся бортрадист Талалаев. Включив связную радиостанцию, он уже что-то выстукивал телеграфным ключом.

— Командир, — крикнул он, — я связался с московским пеленгатором. Пеленг: 217 градусов...

— Понятно! — оживился Абрамов, разворачивая самолёт и беря нужный курс. — Спасибо, Андрей. Запроси ещё один пеленг и хватит.

Так благодаря оперативности бортрадиста самолёт по невидимой радиоволне, как по ниточке, лёг на нужное направление и точно полетел к белорусским партизанам...

* * *

Если лётчик не знает погоды на маршруте, лететь ему, всё равно, что с завязанными глазами искать в траве иголку... Вот почему во время войны все воюющие, да и некоторые «нейтральные» страны, стараются скрыть друг от друга состояние погоды на своей территории или даже обмануть противника передачей в эфир заведомо ложных сведений о погоде. Всякая метеорологическая информация считается военной тайной и тщательно сохраняется от разглашений.

Однажды лётчики полка Валентины Гризодубовой получили задание, имеющее важное стратегическое значение: срочно бомбить некоторые военные объекты, расположенные вблизи крупного приморского города в Северной Европе.

Над своим аэродромом висели облака, всего в 50— 60 метрах от земли. Известна была погода и для первой половины маршрута. Какова же она дальше и над целью, покрыто, как говорится, мраком неизвестности.

А знать её надо, ибо от погоды зависели не только методы полёта, но и самого бомбометания, запас горючего и средства самолётовождения.

Абрамову поручили слетать на разведку погоды в тыл противника, пробиться сквозь все заслоны и периодически давать по радио точную зашифрованную информацию.

Едва оторвавшись от земли, самолёт Абрамова попал в облачность и сильную болтанку. Впрочем, и то и другое уже было для Абрамова и остальных лётчиков настолько привычным делом, что никто из членов экипажа не придавал этому особого значения.

Летели по магнитному компасу и расчёту времени. Высоту полёта часто меняли, чтобы получить ясное представление о характере облачности и её распределении по вертикали. Бортрадист Талалаев передавал информации.

Над берегом залива попали в зону мощного зенитного огня и полтора часа шли в беспрестанном обстреле. В кабине опять запахло разрывами, и машину сильно подбрасывало порой взрывными волнами.

Уйти из-под огня совсем практически было почти невозможно — в этом полёте от Абрамова требовалась разведка погоды «до последнего»...

Около цели погода улучшилась, а сам город был залит лучами заходящего солнца. Обойдя цель по большому кругу, Абрамов другим путем, избегая скоплений вражеских зениток, возвратился на базу, но на половине пути встретил свои самолёты: полк вылетел на боевое задание — теперь лётчики знали, какая впереди погода и уверенно вели к цели воздушные корабли.

Быстро разведав погоду, экипаж Абрамова так толково сумел «обернуться», что, отказавшись от заслуженного отдыха, успел дважды слетать вслед за остальными товарищами на бомбёжку объекта!

* * *

Летом 1944 года Абрамова назначили командиром лидерной эскадрильи для подсвечивания объектов. Что это такое, сейчас поясним.

... В конце октября надо было массированно бомбить военные объекты Тильзита. Противнику удалось отлично замаскировать весь город, и отыскать их ночью было трудно. Полк, в стороне, приготовился к бомбёжке, а лидерной эскадрилье поручили отыскать цель и осветить город сверху САБами, то есть светящимися авиабомбами на парашютах.

Это задание выполнял Абрамов.

Кружась в районе цели, он высматривал на земле в эту непроглядную темень всё, на чём мог задержаться глаз. Что-то заставило его предположить, что большое тёмное рябоватое пятно — Тильзит.

Сбросил пробный САБ. Противник молчит. Сбросил второй. С земли не утерпели и открыли зенитный огонь. Быстро снизился спиралью, присмотрелся — нет, это не Тильзит. Но, уже успев сориентироваться, взял теперь верное направление.

Отлетев километров пять, снова стал искать. Ошибиться нельзя ни в коем случае — не имел морального нрава. Во-первых, боялся направить товарищей на ложный путь (целый полк!), во-вторых, надо точно найти объекты, а то бомбы могут упасть где попало и на головы мирных жителей, которые не повинны в этой войне, развязанной фашистами.

Вот, кажется, то самое, что он искал. Сбросил пробный САБ — и сейчас же увидел над собой четыре огненных шара: это разорвались над ним зенитные снаряды...

Резко развернулся, но часть осколков попала в левое крыло и вырвала кусок консоли. Несколько пробоин оказалось и в правой плоскости. Лавируя под обстрелом, сбросил ещё САБы и, обнаружив необходимые объекты, сообщил по радио остальным самолётам полка: «Цель открыта!».

Подлетели остальные и стали группами заходить на цель.

Сам же оставался выше всех и во время захода подсвечивал объекты САБами. Бомбёжка началась...

Машину кренило влево, нервы у всего экипажа напряжены до предела. Каждый выполнял свои обязанности молча, разговаривали при необходимости отрывисто и коротко. Очень не хотелось сейчас висеть над самыми зенитками, но чувство долга и самообладание брали верх.

После бомбёжки взяли курс на базу, благополучно приземлились и усталые, как после изнуряющей физической работы, вылезли из самолёта...

... В январе 1945 года бои докатились до прусского города Инстенбург. Наши войска непобедимо двигались с боями к сердцу фашистских армий и захватывали у врага по нескольку десятков населённых пунктов ежедневно.

Под Инстенбургом фашисты, пытаясь укрепиться, сосредоточили свои большие силы; надо было без особенного промедления взять и этот хорошо защищенный пункт. Первый массированный удар предстояло нанести с воздуха.

Экипаж Абрамова вылетел на поиски объекта. При перелёте фронта его обстреляли из автоматических зенитных пушек, Абрамов, энергично и смело лавируя, выпел машину из зоны огня, но... на самолёте осколками было выведено из строя радио.

Экипаж оказался глухим и немым!

Возвращаться нельзя: всё до минуты рассчитано, да и товарищи уже в воздухе, летят следом. Только вперед!

Абрамов решил пойти на небольшую хитрость.

— Глыбин, — крикнул он, — немедленно вверх. Нужна высотёнка, хоть тысячи три, что ли...

— Понял, командир, — откликнулся бортмеханик и установил необходимый режим работы моторов.

Машина, изредка содрогаясь от ударов ветра, полезла вверх.

На высоте 3500 метров Абрамов осмотрелся, уточнил ориентировку и убрал газ. Стало тихо. Машина почти бесшумно понеслась к земле.

— Может, гитлеровцы дремлют, не станем их будить, — пошутил Абрамов.

— Понял, командир, — в тон ему ответил Глыбин. — Будем вежливы...

На высоте 1600 метров самолёт был точно над Инстенбургом. Абрамов повел самолёт по малому кругу и без всяких «пробных» стал сбрасывать все имевшиеся на борту САБы. Миллионы свечей яркого света залили город и военные объекты. Такой силы свет виден с расстояния несколько десятков километров: товарищам нетрудно будет догадаться, что Абрамов своё дело сделал и теперь приглашает их «приступить к работе».

Гитлеровцы, вероятно, и в самом деле дремали. Во всяком случае, Абрамов успел далеко уйти на юго-запад, прежде чем с земли выстрелила первая зенитка.

Несколько минут спустя, когда полк начал обрабатывать цель, Абрамов, убедившись, что всё в порядке, взял курс на базу.

...Это и есть «подсветка» или «подсвечивание» — одна из основных обязанностей лидерной эскадрильи.

За последний год войны пилот Герой Советского Союза Пётр Петрович Абрамов «подсветил» около 40 крупных военных объектов. А всего он произвёл в войну только на ЛИ-2 320 боевых вылетов, из них 50 — с посадкой в глубоком вражеском тылу.

Когда сейчас в праздничные дни он выходит на демонстрацию, на его груди сияет шесть орденов, пять медалей и золотая звезда Героя Советского Союза — высокая награда за все его боевые вылеты. Кроме того, он имеет 13 благодарностей от Верховного командования.

На линиях «Хамиаты»

Перед самым началом войны Дорохова вызвали в главное управление Аэрофлота. Предстоял перевод в Китай командиром корабля на линиях Советско-Китайской авиационной компании «Хамиата». Там Дорохов и пробыл все годы войны.

Подразделение, в которое назначили Илью Нефёдовича, базировалось в Западном Китае, в городе Урумчи. Основные рейсы: в Чунцин, Хами, Нанкин, Шанхай и в другие аэропорты. Условия полётов были трудные. Преобладала гористая местность. Усложняли пилотирование частые сильные ветры (особенно в пустыне Гоби).

Радиосредств для самолётовождения в плохую погоду было мало. Приводные радиостанции и радиопеленгаторы, находившиеся в распоряжении прислужников Чан Кай-ши, саботировали полёты наших лётчиков, не отзывались на свои позывные, если слышали их с советского самолёта.

За годы работы в Китае Дорохов приобрёл хорошую практику дальних утомительных полётов, отлично овладел сложной техникой пилотирования по приборам и научился быстро ориентироваться в мало знакомой и совсем незнакомой местности. Для лётчиков все эти качества важны и необходимы, они приобретаются главным образом в полётах.

Много находилось в Китае в описываемое время английских, американских и других иностранных лётчиков. Совершенно обособленно и независимо держались английские лётчики.

Гордые и высокомерные, они ходили, словно «с аршином в груди», — вспоминает Дорохов. — Вели они себя, как хозяева. Так же, как и американцы, летали только для заработка и оценивали свои успехи долларами. Но частные компании крепко держали их в руках, и заработать было не так просто. Помню такой случай…

Летело в Шанхай несколько воздушных кораблей англичан, затем американцев и самолёт Дорохова с советской миссией на борту. Погода была пасмурная и ухудшалась ежеминутно. Из Шанхая по радио передали: «Видимость — ноль, высота — ноль». То есть густой туман полностью закрыл аэродром и практически сделал его не пригодным для посадки.

— Уходите на запасной аэродром, — последовало распоряжение.

Дорохов немедленно выполнил приказание и взял новый курс. Бессмысленно рисковать людьми и самолётом, пытаясь совершить посадку в условиях, заведомо не гарантирующих

безопасности полёта.

Между тем англичане и американцы продолжали лететь к Шанхаю. Игнорируя распоряжение с земли, они настойчиво требовали разрешения на посадку, пререкались по радио с наземными начальниками, затем появились над Шанхайским аэродромом и самовольно стали заходить на посадку.

Но из всех их попыток ничего не получилось. В воздухе образовалась карусель: самолёты кружились в тумане, проносились на бреющем, но земля не просматривалась.

Казалось, теперь бы, убедившись воочию, что сесть невозможно, самое время улететь им на запасный аэродром. Но нет, лётчики продолжали бесцельно кружить над Шанхайским аэропортом, точно приворожённые к заколдованному месту.

В чём же дело? Неужели у них недоставало силы воли, чтобы подчиниться приказанию и здравому смыслу?..

Ларчик открывался просто: Шанхайский порт сейчас действительно стал для них «заколдованным»: за посадку в тумане авиационные компании платили втридорога и побороть в себе искушение сделать бизнес на погоде — не удавалось!..

И только, когда бензочасы на самолётах показали совсем незначительный остаток горючего, разозлённые пилоты, несолоно хлебавши, всё же полетели на запасную площадку, теряя с каждой каплей бензина надежду на бизнес.

* * *

Между Ченду и Ланчьжоу (Восточный Китай) есть высокогорный широкий перевал. Пилотам на этом участке трассы приходится лететь около двух часов над острыми скалистыми пиками, которых ветры и солнце «понастроили» здесь сотни.

Этот район справедливо считается опасным для полётов.

Худую славу перевала поддерживала и постоянная облачность, почти всегда обволакивающая вершины гор, скрывая под собой пропасти и тонкие шпили. Самолётовождение по радио в таких условиях является незаменимым средством обеспечения безопасности пассажирских рейсов.

... В марте 1945 года Дорохов вылетел из Чунцина в СССР с работниками нашего дипломатического корпуса. К Ченду набрали 4000 метров. Шли за облаками. Над знаменитым перевалом самолёт попал в дождь. Впереди — Ланчьжоу, ещё час полета — и можно отдохнуть.

— Приказывают возвращаться, — сказал бортрадист, подавая командиру корабля радиограмму.

— В Чунцин?

— Да, Ланчьжоу закрыт туманом.

— Назад у нас горючего не хватит, но до Ченду дотянем. Передай: вас понял, возвращаемся, включите приводную радиостанцию Ченду.

— Есть.

Развернувшись на 180°, Дорохов взял обратный курс. Появилась резкая болтанка, вызывающая опасные для самолёта перегрузки. Дождь пошёл гуще, окна пилотской кабины залило потоками воды. Моторы продолжали работать нормально. Впереди — снова полтора часа полёта над перевалом...

Летели только по приборам. Включили радиокомпас, подстроили, но стрелка на его шкале оставалась безжизненной.

— Закажи ещё раз привод, — крикнул Дорохов бортрадисту.

— Есть.

Но долго никто не отвечал на сигналы советского самолёта. Потом ответили, что привод включен, и стрелка радиокомпаса резко отклонилась влево, в глубь опасных гор...

— Неужели мы так уклонились вправо?! — удивился Дорохов.

— Что-то не так, — усомнился бортмеханик.

Бортрадист тщательно настроил приёмник радиокомпаса, но стрелка упорно стремилась увлечь самолёт влево, в гибельные горы.

Тогда всё стало ясно.

— Они включили для нас другой привод, близкий по частоте, — сказал, багровея от гнева Дорохов. — Вместо того, чтобы помочь людям в такую минуту, они решили нас погубить! Не выйдет! Выключай радиокомпас, полетим без него...

И, продолжая выдерживать курс по магнитному компасу, Дорохов летел в очень сложных условиях без радиокомпаса.

Прошел час такого полёта.

Сохраняя внешнее спокойствие, Дорохов старался возможно меньше расходовать свою энергию в трудном полёте и не думать о приводной радиостанции в Ченду, включение которой мгновенно облегчило бы самолётовождение. Машину бросало ветром над острыми скалами, изредка просматривающимися сквозь лохматые спиральные облака.

— Им теперь не докажешь, что они поступили так подло, — сказал бортмеханик. — Будут отбрехиваться...

Дорохов молчал. В груди его горела обида, но он пилотировал, производя в уме аэронавигационные расчёты, и ни о чём другом не желал думать. А погода как назло свирепела, вокруг самолёта всё кипело и бурлило.

— Нет, так дальше нельзя, — заговорил бортрадист. — Надо

заставить их включить нужный нам привод...

Командир корабля не отвечал, и бортрадист, приняв его молчание за разрешение действовать, взялся за телеграфный ключ.

— СОС, СОС, СОС... — помчался в эфир международный тревожный сигнал бедствия, заставляющий сжиматься всякое человеческое сердце.

Ответа не было.

Картушка магнитного компаса, словно обезумев, металась из стороны в сторону; дальше выдерживать курс, действительно, стало невозможным. В любое мгновение самолёт мог врезаться в скалы.

— СОС, СОС, СОС! — продолжал выстукивать бортрадист.

И вдруг один за другим стали откликаться самолёты, спрашивая, чем можно помочь экипажу, терпящему бедствие над проклятым перевалом.

— Включите привод Ченду! Включите привод Ченду!— просил экипаж.

Но чанкайшистские прихвостни ухмылялись возле своего радиоприемника и отмалчивались. Лишь когда в эфире сразу из нескольких мест раздались решительные требования помочь экипажу — приводную радиостанцию Ченду включили.

Это было уже в последние километры полёта над перевалом.

После посадки в Ченду советский экипаж заявил свои претензии. Но ведь это происходило в старом Китае, когда у власти стояли гоминдановцы...

— Мы приносим тысячи извинений мужественному русскому командиру, — с любезной улыбкой сказал Дорохову начальник аэропорта. — Произошло досадное недоразумение: мои радисты не так поняли вас и ошибочно был включён другой привод. Я немедленно накажу их, непременно накажу. Но что поделаешь — такая погода сбивает даже радиоволны! Мы все восхищены вашим умением и смелостью, командир. Позвольте пожать вашу руку.

Дорохов круто повернулся и ушёл.

«Слепой» полёт

1943 год…

Начальник Н-ского управления гражданского воздушного флота Гвоздев говорил сжато, потому что многое было и без слов понятно семи командирам кораблей, находившимся в его кабинете.

— Дела на нашем участке фронта сейчас туговаты, — сказал он. — Недостает танков... И это несмотря на то, что недалеко от нас танковый завод! Но на заводе, выражаясь языком производственников, есть пока только «незавершённая продукция»... Причина: нехватка шарикоподшипников. Всё.

— Где находятся шарикоподшипники? — спросил командир корабля Виктор Андреевич Васильев.

Гвоздев объяснил.

— Погода... — начальник управления хотел сказать что-то ещё, но только глянул за окно в белёсую массу тумана и выразительно вздохнул. — Все вы отлично летаете вслепую, но условия полёта сегодня на редкость трудные...

— Трудноватые, — негромко поправил его кто-то из лётчиков.

— Да, да, именно трудноватые, — охотно согласился Гвоздев. — Итак, кто из вас рискнёт...

Все семь командиров кораблей встали.

Гвоздев задумался.

— Полетим все. Чем больше самолётов, тем больше будет и груза, — предложил Васильев. — Кроме того, если что случится с кем-нибудь из нас, — долетят остальные...

— Хорошо, — кивнул Гвоздев, — Первый, долетевший до места, поможет по радио посадкам остальных. Прошу ближе к столу...

... Виктор Андреевич Васильев вылетел вторым.

Летели в пустом «молоке». Машину изрядно трепал ветер. Тонкие стрелки чувствительных приборов то и дело вздрагивали и отклонялись то в одну сторону, то в другую. Приходилось судить о положении машины по их средним показаниям.

Если глянуть на пилота, управляющего самолётом только по приборам, со стороны может показаться, что тот занят пустяковым делом: не сводит глаз с приборной доски и только.

Не поддавайтесь такому впечатлению! В пилотской кабине современного самолёта до полсотни приборов и агрегатов. Через посредство их моторы, самолёт, даже ветер и мороз или летняя жара «рассказывают» лётчику о том, что сейчас происходит

вокруг него.

Увы! Это совсем не похоже на беседу вполне воспитанных людей, в которой один говорит, а остальные слушают и желающий высказаться дожидается удобного момента, чтобы заговорить.

Конечно, иногда даёт о себе знать только один прибор, а остальные «молчат», но обычно несколько из них разом и очень настойчиво требуют от лётчика внимания к себе и ответных действий. Кроме того, «язык» приборов неслышим и приходится всё время пробегать глазами всю приборную доску...

Вот маленький белый силуэт самолёта на чёрном диске авиагоризонта накренился влево и как бы говорит: «Командир, у нашего самолёта образовался левый крен!» Но командир корабля занят «беседой» с приборами винтомоторной группы. Авиагоризонт «сердится», потому что всякий накренённый самолёт сворачивает с линии пути в сторону крена, что и стало уже происходить в данном случае. Тогда авиагоризонт обратился к компасу: — «Послушай, голубчик, скажи хоть ты нашему командиру, что так дальше лететь нельзя! Мы выполняем важное задание и всё должно быть точно, а тут ещё этот несносный ветер!..» Картушка компаса немедленно повернулась на своей оси, поставив против курсовой черты очередное деление: — «Командир! Мы уклоняемся влево... Прошу вас точнее выдерживать заданный курс!» Виктор Андреевич «услышал» и мягкими движениями рулей исправил создавшуюся ошибку в полёте, то есть устранил крен и восстановил курс. Авиагоризонт и компас «довольные» вернулись на свои места: — «Спасибо, командир, теперь всё в порядке!»

Так длится и 20 минут, и два часа — всё время, пока самолёт летит в облаках или в объятиях чёрной ночи, и как бы ни уставал пилот — приборы безжалостно требуют от него такого же внимания, как и в первые 5—10 минут «слепого» полёта. И лётчик покорно внимает своим лучшим и искренним друзьям, которые ошибаются только в минуты своей тяжёлой болезни или смерти.

Верить же показаниям приборов, а не своим ощущениям, надо обязательно, и вот почему: если лётчик закроет глаза, или в полёте в облаках задумается и отвлечет внимание от приборов — ему вскоре почудится, будто у самолёта образовался, предположим, левый крен и появится невольное желание его устранить. Но посмотришь на приборы и убеждаешься, что всё в порядке и никакого крена нет или, наоборот, возник правый крен! Так уж «сконструированы» органы наших чувств, что если мы видим своими глазами землю, горизонт, небо, то будем правильно оценивать положение своего самолёта в пространстве,

а завяжите нам глаза или «втолкните» в облака — и всё в нашем представлении пойдет кувырком.

Из-за этого-то инженеры и изобрели множество пилотажных приборов для «слепого» полёта, поэтому и надо лётчику научиться верить не своим ощущениям, а более точным приборам, что даётся на первых порах нелегко и требует большой силы воли и тренировки. По той же причине нельзя в «слепом» полёте надолго отвлекаться от приборов, особенно в болтанку.

Нынешний полёт Виктора Андреевича усложнился ещё и дополнительным штурманским расчетом: Васильев решил взять на себя трудность первой посадки в сложных метеорологических условиях, чтобы потом помочь остальным пилотам. Тщательно изучив сводку погоды и синоптическую карту, он выбрал наивыгоднейшую высоту полёта, на которой дул попутный ветер. Сейчас ему приходилось постоянно проверять эти расчёты, исправлять их. Кроме того, он несколько изменил маршрут, чтобы не столкнуться в облаках с впереди летящим самолётом.

Используя попутный ветер и выгодную высоту, Виктор Андреевич на заводском аэродроме приземлился первым, несмотря на то, что вылетел он вторым по счету.

...На следующий день первая группа новых танков покинула сборочный цех завода и устремилась на передовую линию в наступательные бои. Лётчики возвратились на свою базу, счастливые сознанием выполненного ими долга. Их имена остались безвестными для водителей этих танков и героической пехоты, пошедшей в атаку вслед за могучими бронированными машинами, но они совершили свои полёты не ради личной славы, а ради победы своего народа, ради сохранения свободы и независимости своей Родины.

Страницы из дневника

«*1941 год. Июнь.* В тот день я был дежурным по нашему Минскому авиаотряду. Днем ещё ничего, а ночью — скука. Прочёл все газеты, какие были на столе. Потом стал вспоминать как-то странно и непоследовательно: всё сразу. И первые полёты, и как в 1939 году перед окончанием школы приняли меня кандидатом в члены партии, и мою работу пилотом в Гомеле на У-2, когда я возил почту по кольцевым маршрутам, и первого пассажира, и даже последние полёты здесь, в Минске.

Все это очень интересно, хотя со стороны — какая романтика в полётах с почтой и пассажирами? А мне нравится. Так сидел и раздумывал долго. Вдруг, среди ночи зазвонил телефон.

Отвечаю:

— Дежурный по штабу пилот Дединец слушает.

— Говорят из штаба ПВО. Передайте командиру отряда, что вражеские самолёты бомбят Барановичи и Лиду...

Ладно, думаю, знаем, какая это «бомбежка». Но начальство всё же потревожил и доложил. Подошёл мой помощник и спросил, в чем дело.

Я объяснил:

— Из ПВО звонили. Манёвры, что ли, или учебная тревога.

— Командиру нашему спать не дают, — зевнув, недовольно ответил он и прилёг на диван.

Но ещё до рассвета мы узнали, что это не манёвры, а самая настоящая война! В жизни ещё не приходилось видеть войну близко»...

«*Август 1941 года.* 31 июля мне дали первый выходной день за всё время войны, хотя я его и не просил. Сказали: — Сегодня, мол, отдыхай — и всё.

Последние дни аэродром наш бомбили часто. Ушёл подальше и немного посидел на берегу реки, под деревьями.

В природе всё было по-прежнему. Во всяком случае, там, где я сидел. Трава и деревья зеленели, какой-то паук сплёл в кустарнике большую паутину. В заводи гонялись друг за другом две серебристые рыбёшки... А вдали время от времени грохот. Бомбят.

Долго не усидел среди этой идиллии, вернулся на аэродром. И правильно сделал. Только успел осмотреть свой У-2, как меня вызвали в штаб отряда.

— Придется вам прервать свой отдых.

— Очень хорошо. Какой уж тут «отдых»…

— Самолёт исправен?

— В полном порядке.

— Слетаете в Бородино, в редакцию газеты.

... Летел бреющим, чтобы не сбили. Держал высоту 5—10 метров. Сперва шёл над речкой, а потом между рощами и над кустарником. Пилотировать было нетрудно, погода стояла отличная.

В Бородино провёл ночь. Обратно прилетел утром, доложил о выполнении задания и сейчас же вылетел в составе четырёх самолётов в распоряжение штаба армии, в район Ельни. Старшим назначен Фёдор Иванович Громов. Аэродром предстоящей посадки, как нам сказали, расположен в 6—7 километрах от передовой...

Первым летел Громов, за ним я, Бируля и замыкающим Никишов. Летели так низко, будто ехали на сказочном автомобиле, для которого бездорожья не существует. Тут уже чувствовалась близость фронта: слышна была перестрелка наземных войск, а над нами то и дело возникали воздушные бои.

Аэродром наш представлял собой маленькую неровную площадку. Работать в таких условиях трудно. А крутим лес! Но, конечно, сели нормально и ещё шутили: «В таких «аэропортах» жить можно!»

Видимо, нас ожидали с нетерпением, потому что довольно скоро к нам приехал капитан Сушко из штаба армии с заданием. Громов выделил меня.

Полетим вдвоём, — сказал Сушко. — Тут неподалёку есть участочек фронта километров в тридцать. Так нам предстоит...

Но я не буду писать о том, что нам предстояло, — в дневнике не следует. Двумя словами: требовалось возить капитана вдоль линии фронта и по его указанию садиться по ту и эту сторону. Всё.

— Понятно, — сказал я.

— Поехал», то бишь, полетели! — предложил Сушко и устало размялся перед полётом.

— Полетели.

Впрочем, мы и на этот раз не так летели, как «ехали» опять на сказочном автомобиле: мчались на высоте 1—2 метра, прячась между деревьями и в неглубоких широких оврагах, благо, что местность здесь очень пересечённая. Если бы я попробовал так полетать бреющим месяца два назад — быть бы мне на гауптвахте суток десять! А сейчас не только пехота, а даже и некоторые лётчики, вроде меня, готовы передвигаться хоть под землёй, и всё это в порядке вещей...

Из-за леса выскочила поляна, на ней домики, а возле одного из них женщина с двумя детьми. Капитан махнул рукой: —

садись! Убрал газ и приземлился так, что самолёт после пробега остановился около женщины. Капитан обменялся с ней несколькими фразами, что-то пометил на своей карте и крикнул:

— Поехали!

Это было подходящее слово. Свернули влево, и я первый раз в жизни пересёк линию фронта... Почему-то я невольно внимательней стал всматриваться в местность, точно отыскивая на ней эту грозную линию. Но в природе ничто её не указывало, природе безразлично... Однако сам я понимал, что зато мне это небезразлично. Поймал себя на том, что все чувства мои обострились, и я стараюсь вести самолёт особенно точно, будто сдаю трудный зачёт по технике пилотирования.

Снова поле... Косари. Сели с хода. К нам подбежали старик и несколько женщин.

— Где фашисты? — отрывисто спросил Сушко.

— В нашем хуторе, — ответил высокий и сутулый голубоглазый старик с белой бородой и жёлтыми от махорочного дыма усами.

Капитан задал ещё несколько вопросов и делал записи.

— Немцы! — вскрикнула женщина. — Улетайте, родимые!

Мы оглянулись. Позади, из хутора, к нам бежали гитлеровцы. Я немедленно дал газ и, лавируя между стогами сена, взлетел и «поехал» дальше. Всего мы в тот день сделали 12 посадок: восемь — у себя и четыре — за линией фронта. Капитан был доволен, усталость как рукой сняло, а глаза возбуждённо горели.

Выполнив задание, мы сели на поле у лесной опушки, в районе расположения дивизии, и капитан отправился в штаб, чтобы связаться с командующим армией.

— А вы подождите меня возле машины, — сказал он.

Подрулив к самому лесу, я замаскировал самолёт ветками и лёг на мягкой густой траве. Только сейчас я понял, что чертовски устал: трудно летать на таких ничтожных высотах и зорко следить за землёй, чтобы не зацепиться за неё, да и крутиться весь день под носом у врага — дело, оказывается, не такое уж лёгкое.

Капитан всё ещё не возвращался. Обстановка стала заметно меняться: стреляли уже совсем рядом, мимо меня то и дело быстро проходили бойцы в одиночку и группами. Было ясно, что они отходили на новый рубеж...

— Улетел бы лучше отсюда, — советовали некоторые. — А то подобьют твой лимузин, на себе его не потянешь!

А капитана всё нет. Осмотрел машину, изменил маскировку, чтобы сразу можно было вырулить, и, конечно, нервничал. А за спиной всё глуше шумел темнеющий лес. Беспокойство моё росло

с каждой минутой, и я уже не только не лежал на траве, а беспрестанно ходил вокруг самолёта, прислушиваясь к каждому звуку.

Дважды я забирался в кабину с явным намерением излететь, но брал себя в руки и решил, что взлечу, когда все сроки ожидания истекут или обстановка вдруг сложится невыносимой и явно угрожающей целости самолёта.

Стемнело.

Но когда терпение моё иссякло, я, наконец-то, увидел бегущего ко мне капитана. Две-три минуты спустя мы вырулили на середину поля, и я дал газ. Но вместо того, чтобы излететь, самолёт еле-еле пробежал метров сто и остановился. Убрав газ, я выпрыгнул из кабины: на ось шасси намотался лен. Распутать руками невозможно. Вдвоем с капитаном, действуя ножами, очистили шасси и кое-как отрулили в сторону на полосу овса. Там мы опять попытались взлететь, но колёса как бы тонули в мягкой и рыхлой почве и скорости не хватало.

Только в третьей попытке мне удалось буквально оторвать самолёт от земли и повиснуть над ней почти в трёхточечном положении. Впереди медленно надвигалась тёмная стена леса... Как быть? Что делать? На эти вопросы я должен был ответить сам, на чью-то подсказку надеяться нечего.

С трудом я вышел из этого положения: с ничтожным креном сделал над землёй что-то вроде круга — возле самой кромки леса, набрал скорость, а потом высоту и полетел над деревьями...

Ну и взлёт! Сушко тоже очень обрадовался, когда мы, наконец, всё-таки взлетели.

Площадку штаба армии я отыскал быстро, несмотря на тёмную ночь. Но как сесть на неё, когда нет (да и не полагалось) ни крошки света?! Много бывает в жизни трудных вещей: не только акробатические взлёты, но и весьма замысловатые посадки. А такую посадку, то есть в полной темноте, на узенькую и короткую полоску неровной земли, да ещё зажатую с трёх сторон высоким густым лесом, такую посадку я производил впервые.

Планировал на моторе, прошёл над деревьями и, задрав машину, стал на газу плавно «проваливаться» в какой-то бездонный чёрный колодец. Мне кажется теперь, что землю я почувствовал даже раньше, чем самолёт коснулся её колесами. Но, скорее всего, это произошло одновременно, и я тотчас же убрал газ...

Короче — сел нормально и испытал особое замечательное чувство удовлетворения. Честное слово, если бы задание было пустяковое, а сам полёт легким, то я бы и не запомнил всех

приключений этого дня. А сейчас, когда я пишу эти строки, по-настоящему понимаю, почему пошёл в авиацию. Преодоление трудностей во имя важного, в общественном смысле, дела — облагораживает и возвышает человека».

«*Сентябрь 1941 г.* Ура «козлу»! Сегодня он меня выручил из очень большого затруднения... Честное слово, на войне иногда всё бывает наоборот, — если, конечно, вовремя сообразишь.

В общем, вчера выполнял я несколько своеобразное задание: вылетел в расположение Н-ской части с целью доставить (лично!) важные документы. Приказано: сесть во что бы то ни стало, даже если придётся подломать машину. А такой приказ последовал потому, что указанный штаб расположился в на редкость не удобной для меня местности. Сразу видно, что в этом штабе нет ни одного авиатора.

Прилетаю... Глянул сверху и ужаснулся: кругом лес да овраги и только в километре от штаба виднеется прогалина. Стал кружить над ней. С севера и запада — густой лес. С востока — кустарник на буграх. С юга — тоже лес.

Скучно.

Продолжаю изучать саму площадку. Она прямоугольная, примерно 100 Х 200 метров. Ветер с запада, значит, подходы открыты: над кустарником я смогу планировать на малой высоте и сесть против ветра. Но вся беда в том, что примерно первую треть площадки пересекает с юга на север дорога и канава, у которой один берег возвышенный, вроде бруствера.

Нельзя сесть — это ясно. Ломать машину?

И тут меня осенило! Вспомнил я, как перед самостоятельным вылетом летал с инструктором Веселовым на исправление ошибок при посадке. Он устраивал мне высокие выравнивания, взмывания и «козлы», а я исправлял их. И вот в одном заходе Веселов перестарался и дал мне такого «козла», что самолёт, ударившись о землю, отскочил от неё метра на полтора и так быстро потерял скорость, что я едва успел посадить машину.

Потом разобрался сам в механике происшедшего и получил абсолютно ясное понимание природы «козлов».

Итак, решено — выполнено!

Зашёл я на посадку пониже, на самой малой скорости, рассчитываю поточнее, чтобы над канавой у меня было всего 20-30 сантиметров высоты.

Планирую... Моторчик чуть шелестит на малых оборотах, и вот уже совсем подо мною земля. Вот и канава. Осторожно отдаю ручку от себя (чтобы не перестараться) и добро прикладываю свой У-2 колёсами к насыпи, что вдоль канавы.

Что же произошло?

А вот что: часть кинетической энергии самолёта при ударе земля мгновенно вернула и как бы оттолкнула от себя машину в направлении вверх и даже чуть назад, сильно затормозив скорость полёта.

Мой умный У-2 сердито отскочил от земли метра на два, плавно, кренясь с крыла на крыло, перелетел через канаву и дорогу и почти без скорости плюхнулся на траву, прокатился немного и стал.

Как тут не воздать должное «козлу»!

Однако взлетать ещё замысловатее с этого чёртового места. Хорошо, что сегодня задул подходящий ветрило, да ещё с востока: сама природа помогает мне. Через часок ко мне пришлют бойцов, и я с их помощью взлечу.

Поскорее бы! На базе наверняка меня ожидает ещё какое-нибудь интересное задание. А пока ещё раз вымерю площадку и проверю свои расчёты для взлёта...»

На боевом задании

За окном разгулялась непогода: тёмный, песчаный смерч, изгибаясь, мчался меж двух рядов домов и всасывал в себя с мостовой, как гигантский пылесос, обрывки бумаги, папиросные коробки, всякий мусор и даже крутил над землёй газеты и журналы, видимо, только что похищенные им из киоска «Союзпечати».

Со свистом и воем, от которого вздрагивали стёкла окон, мчался он вперёд, загоняя прохожих под случайные навесы и во дворы. Позади смерча оставались пыльные спиральные следы.

Несколько восхищённых мальчишек радостно приветствовали его и, размахивая руками, бежали вдогонку.

Солнечные лучи мгновенно поблекли и как бы растворились в пылевом вихре, вершины деревьев гибко и покорно клонились к земле под напором ветра. Улицы пустели.

— Свежий ветерок! — произнёс Пашков и улыбнулся: в колоссальной силище непогоды заключалась огромная энергия.

Позади неслышно открылась обитая дерматином дверь и чей-то голос вежливо произнёс:

— Товарищ Пашков, можете пройти к командующему.

Иван Фёдорович с трудом оторвался от окна, беглым взглядом проверил в зеркале, в порядке ли форма, и вошёл в кабинет.

... Суть нового, на этот раз правительственного задания сводилась к следующему: надо срочно пролететь несколько сотен километров в северной части Европы и затем... вернуться. Это — с точки зрения лётной...

За окном всё ещё буйствовала непогода. Иван Фёдорович глянул на часы: уже поздно. Но над Ленинградом призрачно сияла белая ночь. Лётчик вздохнул. Свежий ветерок — это хорошо для полученного им задания, а вот белая летняя ночь — плохо...

Взлетев на своем двухмоторном самолёте, Пашков взял заданный курс и набрал 3000 метров. Полчаса спустя Ленинград остался далеко позади. Внизу, к рощам и перелескам (на холмах и в долинах), к берегам бесчисленных озёр кое-где липли белые пушистые клочья тумана, точно здесь проходил недавно сказочный великан с мешком хлопка на спине, а мешок был открыт и ветром изредка выдувало из него белые комки.

В зелёных садах прятались небольшие селения. Дважды прошли под самолётом серебристо-голубоватые струны осушительных каналов, показался населённый пункт, походивший сверху на белую квадратную решётку с зелёными

сотами.

Впереди вставали из-за горизонта крутые склоны приземистых гор, а правее темнела громада грозового фронта. У подножья высоких холмов, прямо под самолётом, в жёлтых песках разбежались тонкие жилки речушки.

Пролетев речку, Пашков свернул влево.

Всё отчётливее вырисовывались впереди тёмные тучи, которые, клубясь, низко висели над лесами и озерами. Нижние края туч разлохматились и косыми дымчатыми полосами тянулись к земле... Яркой, огромной искрой вспыхнула первая молния.

— Подоспели вовремя! — сказал бортмеханик. — Начинается...

Он повернулся к бортрадисту и спросил:

— Выключил рацию?

— Пришлось, — сердито ответил бортрадист.

— Ничего, пока обойдёмся без радио, — сказал Пашков.

Чем ближе подлетал самолёт к облакам, тем неприветливее и суровее встречали они лётчиков. Быстрые порывы ветра с протяжным пулом ударяли в самолёт, то накреняя его на крыло, то подбрасывая вверх. От грозового фронта отделилась рваная туча, коричневато-серая, бесформенная и полезла куда-то ввысь, закрывая голубой клочок неба.

На окнах кабины скользили первые крупные капли...

Резкая болтанка стала усиливаться. Самолёт вошел в грозовой фронт и приближался к его самому бурному месту. Обойти грозу стороной нечего было и думать: боевая обстановка не позволяла сворачивать с заданной линии пути.

Оставалось пробивать грозу напрямик.

Это всегда считалось недопустимым, но, если есть боевой приказ, экипаж должен пробиться сквозь грозы и бури!

Пашкову казалось, что они летят в этих чёрных облаках целый час, но когда он глянул на часы, то не удержался от возгласа удивления: они летели в грозе меньше 10 минут!

Он хотел поделиться своими мыслями по этому поводу с бортмехаником, но не успел произнести и слова, как штурвал вырвало из рук и началось что-то невообразимое, самолёт беспорядочно падал на землю.

Пашков поймал руками штурвал, но что с ним делать, куда его крутить, отжимать или брать на себя — не знал: от сильной болтанки приборы давали неверные показания. Да и настала такая минута, когда штурвал сам «заходил» в руках пилота с такой силой, что преодолеть её было почти невозможно.

Экипаж потерял представление о пространственном

положении самолёта и был вынужден отдаться на милость стихии. Это длилось, может быть, две, а возможно, три или пять минут, но зато таких минут, что их никогда не забудешь, даже если «зайдёшь на второй круг» и проживёшь дважды...

Самолёт вывалился из облаков, как из куля, который кто-то яростно тряс, вытряхивая из него всё содержимое.

Но теперь, выскочив на свет и увидев землю, Пашков сумел выровнять машину и вернуть в положение горизонтального полёта.

Страшное осталось позади...

Пашков оглянулся: там всё кипело и бурлило, потоки воды низвергались на вершины холмов, от них шёл пар. «Земля банится!», — весело подумал Пашков и облегчённо вздохнул.

— Дал нам Илюша жару! — смеясь, воскликнул бортмеханик.

Им, только что избежавшим смертельной опасности, стало весело.

— Черти бы взяли этого Илюшу, лучше не связываться со святыми, — беззлобно выругался Иван Фёдорович. — Сколько высоты из-за него потеряли!

— Наберём, командир.

— Конечно, наберём! — крикнул командир корабля и сейчас же всё внимание направил опять на выполнение боевого задания, будто и не было в его жизни этого беспримерного по риску полёта. — Значит, так... Где мы находимся? Дай-ка карту. Так-с... Понятно. В основном только время и высоту потеряли, а с пути не сбились...

— Нормально! Зато хоть раз в жизни побывали «в гостях» у самой грозы.

... Дальнейшая обстановка благоприятствовала полёту...

* * *

— Двое наших разведчиков, — сказал командующий, — работают в тылу врага. Сейчас они попали в лапы гитлеровцев. Фашисты устроили засаду для самолёта, что должен прилететь за ними. Понятно?

Так точно.

Ребята славные, честные. Их надо выручить во что бы то ни стало. Они сообщили нам обо всём и имеют сведения чрезвычайно важные для нас. Ваша задача: доставить и сбросить вооружённый десант, но не в квадрат 28, где находятся наши разведчики и подготовлена засада противника, а рядом... Дайте вашу карту. Вот квадрат 28, а здесь, на цель № 2, вы сбросите десант.

— Слушаюсь.

Мы поможем отвлечь внимание фашистов от вас и навести их на ложный след.

— Я думаю, что они туда охотно пропустят нас, — предположил Пашков.

— Они пропустят, но не ваш самолёт, ясно? Вы же в другом месте пересечёте линию фронта; там, где вас не ждут и будут обстреливать...

— Ясно.

— Ваша обязанность: пересечь линию фронта, как можно меньше привлекая к себе внимание. Вылетать ночью. Задание особое, секретное. Подробности — у начальника разведки.

... Безлунная осенняя ночь. Ветер разрывал плотную облачность на «материки» и «острова» и будто образовал меж ними «моря» и «проливы» из чёрных полос звёздного неба. Торопливо пересекая пространства чистого воздуха и, словно с особенным удовольствием скрываясь в облачности, на высоте три тысячи метров летел двухмоторный транспортный самолёт Аэрофлота Л-510.

Земля, погружённая во мрак, казалась сверху огромным чёрным экраном, не пригодным для визуальной ориентировки. Поэтому Иван Фёдорович с особенной тщательностью вёл счисление пути по скорости и времени, чтобы возможно точнее определять место самолёта в необъятном, фантастически пустынном и «мёртвом» небе.

Облаков становилось всё меньше, приходилось подолгу лететь открыто. С земли, конечно, не увидеть маленький чёрный силуэт, а вблизи — можно.

— Лишь бы наши «ястребки» не попались по дороге! — с тревогой произнёс Иван Фёдорович, внимательно всматриваясь в окна пилотской кабины.

— Чего доброго, — согласился бортмеханик, — снимут нас, а потом иди доказывай...

— А вот кто эти? — спросил Пашков и, резко развернувшись вправо, убрал газ и стал круто планировать.

Вверху проплыли пять узких крылатых теней с парными звёздочками выхлопных огней у каждой. Это были фашистские истребители, предвестники линии фронта. Нужно иметь острые глаза Пашкова, чтобы увидеть их. Самолёт Л-510 прошел под ними незамеченным.

Когда голубые огоньки вражеских истребителей растаяли в ночном небе, Иван Фёдорович дал своим моторам разные обороты — отчего ровный гул превратился в собачье подвывание — и взял курс на запад.

Бортмеханик, не заметивший, когда командир корабля двинул сектора наддува, напряжённо прислушался к работе моторов.

— Чего это они завыли, как на немецких самолётах? — сказал он.

— Вот и хорошо, — усмехнулся Пашков. — Передовую проходим, это не помешает...

— Ну и командир! — засмеялся бортмеханик. — Хитёр. Значит, звукомаскировку используете?

— Выходит, так, — согласился Пашков. — Война... Не обманешь противника, домой не вернёшься!

Звукоуловители гитлеровских зенитчиков отметили пролёт «своего» самолёта, и зенитчики пожелали ему счастливого пути.

— Выпустить шасси, — приказал командир.

— Есть выпустить шасси.

Теперь самолёт планировал с приглушёнными моторами, а выпущенные из мотогондол большие колеса, создавая дополнительное сопротивление воздуха, помогали ему быстрее терять высоту.

Квадрат 28 нашли по сигнальным кострам и по ним же сориентировались и отыскали цель № 2. Сбрасывали десант с небольшой высоты, что требовало особенной точности пилотирования и расчёта от Пашкова и расторопности от парашютистов.

Выбросив десант, он набрал высоту и полетел на юго-восток. Задание выполняли на расстроенных моторах.

А на линии фронта их всё же обстреляли. В воздухе вокруг самолёта вспыхивали разрывы, и самолёт немедленно нырял то в одно такое облачко, то в другое. В кабине запахло взрывчаткой. Летели молча, часто меняя направление и высоту полёта; молчали даже тогда, когда линия фронта осталась позади, а на земле в предрассветном сиреневом сумраке сквозь дымку и тонкий береговой туман просматривались маленькие озёра и речушки.

И лишь когда на горизонте блеснули золотистые шпили Адмиралтейства и Петропавловской крепости, Пашков сказал:

— Вот мы и дома.

— А разведчики?

Иван Фёдорович подумал, закурил, и уверенно произнёс:

— Вернутся и они!

Он не ошибся: из всей группы, принимавшей непосредственное участие в этой операции, погиб только один человек.

* * *

... На тот раз маршрут был усложнён несколькими изломами, потому что летели в глубоком тылу врага. А повороты всегда предусматриваются над какой-нибудь точкой. Вот и разыщи её в кромешной тьме!

Держались самых «необитаемых» районов, летели на расстроенных моторах, всем экипажем зорко наблюдали за воздухом и землёй. Разговаривали мало, больше курили — тянули одну за другой. В общей кабине лежал груз для нового партизанского отряда.

Знали расположение немецких аэродромов и крупных огневых точек. На выполнение задания ушла вся ночь. В основном всё происходило, как было задумано, и только один случай на время нарушил планы экипажа — по пути в тыл врага...

Из ночного неба вынырнуло два Мессершмитта-109 и увязались за самолётом Пашкова. Ускользая от огня истребителей, Пашков мгновенно придумал выход из положения. Совсем рядом находился немецкий аэродром, известный экипажу.

Иван Фёдорович взял курс на юго-запад.

— Куда, командир? — воскликнул бортмеханик. — Там же...

— Так вот, к ним и заглянем, — ответил Пашков и коротко объяснил свой план.

Через две минуты весь экипаж узнал о необычном замысле командира и приготовился к его осуществлению.

Когда мессершмитты отыскали тёмный силуэт большого самолёта, едва заметный в темноте, Пашков уже входил в круг над аэродромом и помигал бортовыми огнями.

На земле вспыхнули огни старта, а истребителям передали по радио:

— Куда вы лезете? Это же наш самолёт, видите, он заходит на посадку...

Истребители свечой взмыли вверх и ушли на восток — искать другую добычу.

Иван Фёдорович сделал четвёртый разворот, уточнил заход и стал планировать на полосу, будто и впрямь рассчитывая на посадку.

Метров со ста он дал моторам полный газ и скомандовал:

— Огонь!

Из пулемётов, временно установленных на самолёте для самозащиты, ударили по аэродрому длинные очереди. Стартовые огни погасли...

— А теперь тикаем! — крикнул Иван Фёдорович, развернувшись влево, и они помчались бреющим полётом над

глухими лесами, направляясь к своему очередному поворотному пункту.

Хитрость удалась. Истребители были где-то далеко, и вообще отыскать теперь самолёт Пашкова было безнадёжным делом.

— Ох, и чертыхаются они, должно быть! — засмеялся второй пилот.

— А пусть не лезут, — ответил Пашков, доставая папиросу. — Дай огонька...

Перед ним одновременно вспыхнули две зажигалки: второго пилота и бортмеханика.

* * *

Зима 1944/1945 года выдалась на Севере суровая. Частые морозы и сильные бураны затрудняли действия не только авиации, но и наземных войск.

На Н-ском танковом заводе создалась острая нужда в никеле. Дороги занесло мощными пластами снега. На помощь были призваны аэрофлотцы с их изумительным мастерством ориентировки, точностью «слепого» полёта и неутомимостью.

В специально созданной экспедиции принял участие и командир корабля Пашков. Много трудных рейсов пришлось ему тогда выполнить...

.. На аэродроме взлёта ветер достиг скорости 10—12 метров в секунду. На маршруте он дул ещё сильнее; синоптики не обещали ничего успокоительного. А в фюзеляж самолёта уже погрузили никель.

Нужно. Очень нужно доставить его на завод.

Но можно и не лететь: в такую погоду никто не возьмёт на себя смелость приказать пилоту лететь против его воли. Каждый лётчик решал этот вопрос сам, на то он и командир корабля, знающий свои силы и понимающий, что ему не зря доверили самолёт и ценный груз: это — много больше, скажем, одного миллиона рублей!

А на всех фронтах Советская Армия шла в наступление, и там более, чем когда-либо, нужны были танки...

Пашков решил лететь. В обычных условиях такой рейс занимал 6 часов. Сколько он может продлиться сейчас, — неизвестно. Взял побольше горючего. Для этого пришлось снять с самолёта даже часть ценного груза, но благоразумие и трезвый расчёт — основа успеха.

Оторвался без особого труда: на аэродроме ветер был ещё терпим. Шли местами визуально, то есть видя землю, а местами в облаках. На разных высотах замерили путевую скорость и

выбрали наивыгоднейшую высоту — 3500 метров, на которой встречный ветер имел наименьшую силу.

Когда земля просматривалась, было видно, что творилось на ней с деревьями и колеблющейся пеленой позёмки. Ветер неистовствовал. Началась буря. Включать автопилот — нечего и думать! Вёл самолёт «вручную», сам.

Могучие порывы ветра порой стремились перевернуть самолёт, и здесь весьма выручала незаурядная физическая сила Пашкова. Напрягаясь до предела, он возвращал машину в нормальное положение.

Тогда ветер хитрил и ударял сперва в левое, а потом, когда рули были отданы для правого крена, неожиданно бил сверху в правое крыло...

Огромные вихри сбивали самолёт с курса, металлические крылья дрожали и поминутно вздрагивали от невидимых ударов, обрушивающихся на самолёт. Ветер мчался навстречу уже со скоростью, превышающей 120 километров в час.

— Силён ветерок, — встревожился бортмеханик Цибасов, не спуская глаз с приборов винтомоторной группы.

— А мы сильнее его! — ответил Пашков.

— Мы стоим почти на месте.

— Почти это ещё не стоим, а всё-таки движемся.

Мало того, они не только не стояли на месте, а вдруг, без всякого желания со своей стороны, полезли вверх и стали набирать высоту с такой скоростью, какой позавидовал бы любой планерист.

Уменьшили обороты моторов, опустили нос самолёта, но воздушный корабль, как песчинку, подхваченную смерчем, несло вверх. Стрелки высотомера двигались так, будто это были часы, и кто-то, не торопясь, устанавливал новое время...

Как ни пытался экипаж уйти вниз, из этого ничего не получалось. Могучий восходящий поток вскоре занёс самолёт на такую высоту, что экипаж стал испытывать кислородное голодание. Лица людей почернели, бортрадист склонил голову на свой столик, а Цибасов упирался слабеющими руками в пульт управления моторами, чтобы не упасть.

Теперь командир вёл самолёт один и метр за метром терял высоту. Никогда ему ещё не приходилось решать такой непривычной для лётчика задачи: во что бы то ни стало потерять высоту!

Вокруг самолёта всё превратилось в бурную серую массу, только высотомер и улучшающееся самочувствие товарищей — их медленное возвращение к жизни — воодушевляли Пашкова и подсказывали ему, что каждая минута приближает их к земле.

Вскоре Цибасов пришёл в себя и стал помогать командиру подбирать нужный режим работы моторов, затем очнулся от обморока бортрадист и взял нужный радиопеленг, чтобы не затеряться в этом царстве обезумевшего ветра.

Когда самолёт добрался до прежней высоты, весь экипаж снова пришёл в полную боевую готовность.

... Такие ветры синоптики называют ураганами, а в учебниках метеорологии они описываются, как одно из грозных явлений природы.

И ураган действительно грозен.

Пашков и его товарищи вели этот выматывающий силы поединок более 11 часов, но задание выполнили: никель доставили на завод.

... Средняя путевая скорость в том рейсе была всего 113 километров в час!

Когда кто-то из рабочих завода спросил у Пашкова, на каком удивительном самолёте они смогли долететь в такую погоду, лётчик лаконично ответил:

— На боевом задании!..

НА ТРАССАХ РОДИНЫ

Что происходит вверху?

Отгремели бои на земле и в небе войны. Советский народ-победитель вновь возвратился к мирному труду, а вместе с ним вернулись в родные края и герои наших очерков.

Теперь перед ними встали иные задачи, точно определённые основным лозунгом транспортной авиации:

Безопасность, регулярность, экономичность!

Транспорт, в том числе и воздушный, представляет собой большую отрасль народного хозяйства, обслуживающую различные виды перевозок.

Все мы знаем, что любой вид транспорта состоит из самих средств передвижения и путей сообщения. Как известно, для поезда необходима железная дорога, для автомобиля — шоссейная, для парохода — водные магистрали, моря и океаны.

Самолёт находится в самом выгодном положении: ему нужен только воздух, в котором он может передвигаться в любом направлении. Но это для самолёта вообще, а если мы имеем дело, например, с пассажирским самолётом, то вам наверняка не всё равно, в каком направлении он будет лететь. Вы запротестуете, если для того, чтобы доставить вас из Ростова-на-Дону в Харьков, лётчик сперва полетит в Свердловск, а потом по назначению.

Отсюда и вытекает требование осуществлять рейсовые полёты только по кратчайшим прямым между населёнными пунктами. Значит, тоже необходимо иметь постоянные воздушные пути, как их называют, трассы — голубые дороги Аэрофлота.

Само введение трасс и расписаний полётов по ним прямо содействует безопасности рейсовых полётов.

«Дороги» лётчиков находятся высоко над землей и «проложены» они только на карте. Ширина каждой трассы — 30 километров, по 15 километров вправо и влево от линии пути.

На земле, вдоль каждой трассы установлены приводные радиостанции, радиопеленгаторы, световые маяки и другое техническое оборудование, обеспечивающее точное самолётовождение.

Кроме того, во всей стране имеются сотни аэрометеорологических пунктов: они призваны днём и ночью изучать состояние воздушных «дорог» и сообщать лётчикам необходимые сведения.

А «дороги» Аэрофлота самые беспокойные: состояние их

меняется по нескольку раз в сутки, поэтому за ними наблюдают зорко. И не только за ними, а также и за воздухом более высоких слоёв. Последним — непосредственно занимаются аэрологи.

Аэрология — юная наука, у неё ещё «пионерский» возраст. Но вопросы, которые её интересуют — серьёзные, ей с усердием служат тысячи специалистов, а миллионы людей пользуются её плодами. В том числе, и даже в первую голову — лётчики.

Обязанности аэрологии: изучение верхних слоёв воздуха, свободных от непосредственного влияния земной поверхности. С этой целью, на высоту 5—8 и больше тысяч метров поднимают различные самозаписывающие приборы и — что самое ценное — летают аэрологи в специальных самолётах-зондировщиках, представляющих собой хорошо оборудованные летающие лаборатории.

В ясные, безветренные дни полёты на зондирование атмосферы не производятся. Когда же густая облачность затягивает непроницаемой пеленой всё небо в районе аэрометеорологической станции, то аэрологи и синоптики становятся самыми непоседливыми людьми, они так и рвутся в небо, чтобы узнать, что происходит вверху?..

И пока не слетают зондировщики, этот район будет «белым пятном» на голубой синоптической карте.

Но летать в ненастную погоду, да ещё на возможно большую высоту — дело трудное. К пилотированию таких самолётов допускаются лишь самые опытные, грамотные лётчики.

* * *

На здании аэровокзала имеется небольшая башенка. В ней резиденция «охотника за грозами», радиолокаторщика Николая Ивановича Попова.

Прежде чем выпустят в воздух самолёт-зондировщик, Николай Иванович должен установить, нет ли поблизости гроз.

Сегодня с утра — пасмурный день. В небе низко клубятся мрачные облака, при виде которых у пассажиров появляется гнетущее настроение. Но чем больше портится погода, тем оживлённее становится Николай Иванович: ведь где-то сейчас непременно возникают грозы, и он, как опытный следопыт, «обшаривает» небо всей Ростовской области.

Делается это просто. Передатчик локатора посылает в пространство невидимые и очень короткие радиоволны. Они с огромной скоростью мчатся в различных направлениях и, если не встречают на своем пути серьёзных препятствий, уносятся «куда глаза глядят». Некоторые же из этих радиоволн как бы

натыкаются на молодые, уже «созревшие», или угасающие грозы и, отразившись от них, словно радиоэхо, спешат возвратиться в башенку, но уже в специальный радиоприёмник локатора. Здесь они заканчивают свою работу на зеленоватом экране, рисуя на нём конфигурацию грозы и своей яркостью показывая примерную её силу.

Это и надо Николаю Ивановичу. Сфотографировав изображение экрана, он высчитывает размеры грозы и полученные данные наносит на географическую карту.

Больше того, Николай Иванович устанавливает высоту грозы, направление и скорость её движения. Первая цель всей этой работы — уберечь пассажиров и лётчиков, вылетающих из аэропорта, от случайной встречи с опасным явлением, происходящим в атмосфере.

— Ну, скоро ли? — торопит его старший бортаэролог Дмитрий Павлович Чистяков. — Самолёт готов, Гроховский ожидает... Пока вы закончите свои наблюдения, вся облачность разойдется и нам самим ничего не останется наблюдать!

— Скоро, — спокойно отвечает Николай Иванович. — Что же касается облачности, то она, к сожалению, не думает расходиться.

Наконец он передаёт диспетчеру, что грозы сейчас в основном расположены далеко от зоны аэропорта.

Лишь после этого диспетчер подписывает Ивану Александровичу Гроховскому, который сегодня полетит на зондирование атмосферы, бланк погоды с разрешением на вылет.

Десяток минут спустя пассажиры видят, как мимо аэровокзала рулит несколько необычный двухмоторный самолёт: на передней кромке его крыла, в специальных, вытянутых в сторону полёта, рамах укреплены на резиновых амортизаторах приборы в больших металлических коробках. Это — самозаписывающие метеорографы.

Ещё несколько минут спустя самолёт, пилотируемый Гроховским, отрывается от земли, делает круг и скрывается в облаках.

* * *

За бортом сплошная пелена...

Иван Александрович плавно двигает штурвалом и устанавливает угол набора высоты, а бортмеханик помогает ему подобрать необходимый режим работы моторов для сохранения строго постоянной и притом небольшой скорости.

Пилотировать самолётом-зондировщиком — дело замысловатое. С одной стороны, большая скорость полёта

обеспечивает лучшую вентиляцию метеорологических приборов, находящихся на самолёте. Но при этом происходит нагревание самих приборов от трения о воздух, что искажает их показания.

Также будет искажать работу приборов и чрезмерная вертикальная скорость набора высоты или её резкое замедление. Во время полёта на зондировку надо беспрерывно набирать высоту, но равномерно, не спешить.

Всё это хорошо известно Гроховскому, и он старается вести самолёт точно, чтобы создать аэрологам необходимые условия для их работы.

У Ивана Александровича большой лётный опыт. Он прекрасно знает устройство моторов, самолёта и все тонкости их эксплуатации, что очень помогло ему отлично освоить и саму технику пилотирования. Недаром ещё несколько лет назад командование назначило Гроховского заместителем командира по лётной части. Его обязанность — постоянное повышение лётного мастерства. Кроме того, Иван Александрович участвует в трудных зондировочных полётах.

... В общей кабине у второго левого окна — столик Чистякова. На панели приборы: воздушной скорости, указатель скорости набора высоты — вариометр, компас и акселерометр — прибор для измерения силы болтанки. Дмитрий Павлович быстро записывает в бортовой аэрологический журнал: «Высота 1150 метров, «нб» (начало болтанки).

У противоположного борта кабины — столик старшего техника-аэролога Софьи Ивановны Железняк. В её журнале записано: «Высота 250. Вошли в стратосы» (то есть в облака).

Через каждые 200—300 метров высоты Софья Ивановна берёт металлический заборник, похожий на фантастический пистолет, вставляет в него кассету с предметным стеклом, покрытым минеральным маслом; затем выставляет заборник наружу в специальное отверстие в потолке фюзеляжа и спускает курок. Через одну секунду она извлекает из заборника предметное стекло с пойманными на нём капельками и тут же, «не отходя от облака», изучает под микроскопом структуру кусочка пролетаемого «стратоса»...

Работы хватает на каждого члена экипажа летающей лаборатории. Всё надо делать последовательно и через определенные промежутки времени.

На высоте около 4000 метров все члены экипажа — в кислородных масках. Стоечный термометр за окном показывает низкую температуру. На предметном стекле под микроскопом Софья Ивановна всё чаще видит кристаллы льда и снежинки... Описывает их форму.

С каждой сотней метров высоты прибавляется работы и у Чистякова. Он прильнул к окну и внимательно смотрит, как за прозрачным плексигласом деревянная модель крыла, прикреплённая снаружи к борту фюзеляжа, покрывается льдом, и старается не упустить из виду все мельчайшие подробности этого неприятного для лётчиков процесса обледенения...

... Иван Александрович уже давно включил автопилот и осторожными движениями пластмассовых ручек управления подправляет его, добиваясь плавности и равномерности полёта. Болтанка почти прекратилась, но всё труднее бороться с обледенением, хотя по лопастям винтов струится спирт, а внутренность крыльев нагревают горячие отработанные газы, отведённые от моторов.

На высоте 6900 метров самолёт медленно и как бы неохотно вылезает из облачности. Вверху тёмно-голубое, почти синее небо, а немного ниже самолёта расстилается серовато-белая бугристая облачная «равнина», залитая яркими лучами щедрого солнца.

Аэрологи кинулись к окнам и вновь взялись за карандаши. Радость их неподдельна: пробить всю облачность, рассмотреть её верхнюю кромку и описать — очень важно.

Вариометр на приборной доске показывает едва полметра в секунду: тяжёлый самолёт достиг своего «потолка» в этом полёте — 7240 метров!

Дальнейший подъём почти невозможен, но наблюдения уже сделаны, и аэрологам не терпится теперь попасть в свои кабинеты, чтобы обработать записи.

А потом эти материалы попадут к синоптикам, «белое пятно» на метеорологической карте покроется условными значками и радиооператоры, наклонившись к микрофонам, ровными голосами отчётливо скажут в эфир: «Всем бортам. Всем бортам. Передаю погоду...».

Словно прочитав мысли бортаэрологов, Иван Александрович кивнул бортмеханику, выключил автопилот и слегка отжал штурвал от себя.

— Командир! Штормовое предупреждение... — громко говорит бортрадист Оля Ретинская и передает Ивану Александровичу радиограмму.

«Охотник за грозами» установил новое направление грозы и руководитель полётов передал: «Держитесь северной стороны, возвращайтесь немедленно».

Высоту теряли быстро, в северном направлении. И всё же тысячи на три с половиной задели краешек грозы. Самолёт мелко задрожал, усилились броски в сторону, глубокие проваливания и резкие «вспухания» самолёта с набором больше сотни метров.

За окном всё потемнело и... в «четыре руки», вместе, со вторым пилотом, еле удерживали самолёт в нормальном положении. Необычайная сила ветра и болтанка порой зажимали рули, как в клещи.

Пробив облачность, Иван Александрович вывел машину в нормальный полет и, лавируя между облаками, возвратился на аэродром.

Рядовой полёт на зондирование атмосферы окончен...

Когда не видно ни зги…

Наблюдение за состоянием атмосферы, в том числе и зондировочные полёты, — пассивный метод. Управлять погодой пока мы не властны. А ясная погода над всей трассой и пролетаемыми портами — «божий дар» и выдаётся не часто.

Обычно или над трассой ясно, а аэропорт взлёта или назначения закрыт облачностью, либо аэропорты греются в солнечных лучах, но на трассе кишат облака, а то вообще на тысячи километров висит над землей сплошная, десятибалльная облачность.

Как быть? Пассажиры народ требовательный. Они говорят: «Раз есть транспортная авиация, а в кассе продают билеты, вот вам деньги и, пожалуйста, доставьте меня, куда мне надо, да побыстрей!..»

И они правы. Надо лететь. А земли не видно — ветер запросто снесёт самолёт с трассы. А не снесёт, то прилетишь, скажем, в Ростов, а он где-то под облаками — ищи его, да ещё надо же пробить облака точно над аэродромом: на бульваре не сядешь.

И всё же лётчики и в ненастную погоду точно выходят на свои аэродромы, даже если окна пилотской кабины затянуты занавесками.

Но как?!. Разве это возможно?

Да, возможно.

Представим себе, что тёмной ночью где-то в стороне от нас, в небе или на земле вспыхнул огонек. Увидев его, мы сможем определить географическое направление на него, смещается ли он по отношению к нам и т. п.

Заменим огонёк любой радиостанцией, мачта которой излучает в пространство радиоволны. Простым глазом мы её, конечно, не увидим, если она за сотни километров от нас, и никаким из своих органов чувств не уловим излучения. Но в самолёте есть специальный радиоприемник с рамочной антенной, имеющей счастливое для нас свойство поворачиваться своей плоскостью перпендикулярно направлению на радиостанцию. Эту антенну соединили со светящейся стрелкой на циферблате, который находится в левой части приборной доски пилотов. Если включить радиокомпас, то стрелка покажет нам, где находится «огонек»!..

Так в принципе устроен автоматический радиокомпас. Конечно, прямо он не покажет, где север, а где юг, и вообще это не входит в его обязанности. Он работает «в паре» с

обыкновенным магнитным компасом.

Понять это нетрудно. Нуль шкалы радиокомпаса всегда совпадает с передним концом продольной оси самолёта. Значит, когда стрелка включённого радиокомпаса стоит на нуле, то мы летим строго на радиостанцию. Если в это время магнитный компас показывает тоже нуль градусов или 360 градусов, что одно и то же, то есть Север, то значит, мы летим на Север, и радиостанция находится севернее нас.

На каждой трассе через определенные расстояния на земле имеются небольшие так называемые приводные радиостанции, по которым пилоты и штурманы проверяют точность направления своего полёта ночью, в облаках я за облаками, когда земли не видно.

А приводные станции на самом аэродроме дают возможность заходить на посадку и рассчитывать «вслепую». Для этого на земле, в створе посадочной полосы (вдоль её оси) устанавливаются две приводные радиостанции — два привода. Ближний привод устанавливается в удалении от начала посадочной полосы, предположим, на один километр, а дальний — на три километра.

Лётчик, включив радиокомпас, должен пролететь на строго определенной высоте сперва над дальней приводной радиостанцией, а потом, снижаясь, — над ближней, тоже на заданной, но уже меньшей высоте. Всё это инженеры рассчитали так, что, когда планирующий на посадку самолёт пролетит над ближним приводом, лётчики сразу же увидят посадочную полосу, обозначенную даже днём (в туманную погоду) яркими неоновыми и электрическими огнями.

* * *

Зимней ночью в один из городов нашей страны летел из Ростова-на-Дону серебристый самолёт Л-5005. В тёплой пассажирской кабине полумрак. Многие пассажиры спали и только возле беседующих или читающих горели индивидуальные лампочки в борту.

Глянув на прибор высоты над дверью с надписью «Командир корабля», один из пассажиров негромко воскликнул:

— Смотрите, мы летели на высоте 2100 метров, а сейчас стрелки показывают только 900!

— Что вы говорите? — встрепенулся его сосед. — А я и не почувствовал снижения... Вероятно, подлетаем к месту назначения, — и, закрывшись ладоням» от света, прильнул к окну.

— Ну что, аэродром близко?

— Не видно ни зги!

— М-да... Опять в облаках летим...

— Не представляю, как мы сядем?

— Сядем, — уверенно произнёс первый пассажир. — Наш самолёт ведёт Шашин, он старый орел.

— Я, конечно, не сомневаюсь в нём, но просто удивительно, какие глаза надо иметь лётчику, чтобы правильно зайти на посадку в таких условиях!..

... А за дверью пилотской кабины в это время шла быстрая и чёткая работа: экипаж начинал заход на посадку по методу слепого захода и расчёта. Глаза лётчикам «заменяло» радио.

В облаках, низко нависших над аэродромом, сильно болтало и дул боковой ветер. Большой двухмоторный самолёт кренило то на одно крыло, то на другое, бросало вверх и вниз, а ветер стремился снести его влево от линии пути.

Сверяя показания магнитного и радиокомпасов, Иван Терентьевич громко высчитывал угол сноса и вносил поправки в курс, подворачивая самолёт вправо. Он нарочно говорил громко, чтобы, пользуясь удобным случаем, ещё разок подучить своего молодого напарника.

На лбу второго пилота выступили капельки пота. Он честно трудился, помогая командиру удерживать рулями самолёт в нормальном положении и тоже производил необходимые вычисления. По существу дело сводилось к обычному алгебраическому сложению и вычитанию трёхзначных цифр.

Всё это второй пилот изучил недавно в классе, на курсах, в тренировочных полётах и получил отличные оценки. Но сейчас, когда они планировали на дальнюю приводную радиостанцию, ночью, в бурную ненастную погоду, когда облачность так сгустилась, что зелёная и красная лампочки на концах крыльев образовали в ней большие радужные круги отсвета, — сейчас оказалось труднее заниматься сложением и вычитанием чисел, которые быстро меняются и требуют от пилотов не только вычисления, но и немедленных действий. Ведь не зря в Аэрофлоте заход на посадку в облаках по приводным радиостанциям считается самым ответственным делом и говорят, что по точности такого захода можно судить о мастерстве лётчиков.

— Выключить аэронавигационные огни, — приказал Иван Терентьевич.

— Есть выключить АНО, — отозвался бортмеханик, и лампочки на концах крыльев, отвлекавшие внимание, погасли.

Теперь летели в кромешном мраке и мороси.

Вскоре в кабине затрещал электрический звонок: пролетели над дальней приводной радиостанцией.

— Прошел дальнюю, — сообщил по радио Иван Терентьевич. — Высота 150, в облаках. Шасси выпущены.

— Вас не вижу, — услышал он в ответ голос руководителя полётов. — Обозначьте себя фарами...

Голос в наушниках звучал так громко и отчётливо, что бортмеханик услышал приказание; рука его потянулась к тумблерам включения мощных крыльевых прожекторов.

Вспыхнули широкие лучи света, и в их ярких конусах живой фантастической массой клубились холодные облака. В отдалении они плавно сворачивались в спирали, но, приблизившись, вдруг рывком бросались навстречу и мгновенно схватывали самолёт в свои жадные объятия.

Воздушный корабль вздрагивал и резко валился на крыло, но опытная рука Шашина точным движением штурвала восстанавливала равновесие самолёта.

И снова впереди кишело белесое месиво, а следующий облачный ком устремлялся на самолёт. Но теперь «противник» был виден лётчикам, а внизу, в узких разрывах облачности, уже мелькали золотистые огоньки подмосковных домов.

Однако полминуты спустя самолёт вновь окружила такая пустая облачность, что огни фар, ярко отсвечивая от неё, больно резали глаза.

— Выключить, — приказал Шашин.

— Вас не вижу! — обеспокоенно сказали с земли.

— Я выключил фары из-за сильного светового экрана, — пояснил Шашин.

— Понял вас, будьте внимательны, у нас видимость всего пятьсот метров.

— Хорошо, хорошо.

Вторично в кабине прозвенел звонок, ярко замигала на приборной доске зеленая лампочка, а стрелка радиокомпаса, плавно пробежав половину шкалы, остановилась на цифре 180 градусов, показывая, что радиостанция уже позади.

— Прошёл ближнюю, разрешите посадку, — доложил Шашин, и в его наушниках прозвучал ответный голос с аэродрома:

— Полсотни ноль пять, посадку вам разрешаю.

На высоте всего 30—40 метров самолёт вынырнул из облаков, планируя на бетонную полосу, сиявшую яркими неоновыми огнями. Бортмеханик выпустил щитки, и с земли самолёт напоминал сказочного дракона.

Теперь Шашин включил фары.

С шуршанием и свистом мчалось это десятитонное чудище,

само освещая для себя землю, неслось, распластав крылья, смело и уверенно, как победитель, собравшийся положить свои мощные резиновые лапы на грудь побеждённого...

Шашин внимательно всматривался в землю: оценка расстояния до неё в ночном полёте требовала искусства и опыта. Плавно выбирая на себя штурвал, он точно посадил своего «дракона» возле светового «Т» и лишь тогда полностью убрал газ.

И хотя мастерские посадки знаменитого лётчика давно были известны всему Аэрофлоту, руководитель полётов не удержался от восторженного восклицания:

— Отлично сели, Иван Терентьевич, отлично!

... Около 17 тысяч часов провел Шашин за штурвалом самолёта: в общей сложности — два года! За это время он налетал почти четыре миллиона километров, что превышает окружность земного шара в сто раз.

Имя его известно не только в родном городе, но и во всём Аэрофлоте; о нём пишут в журналах и газетах, рассказывают по радио; заснят документальный фильм о Шашине и его полётах.

Но сам он — рассказчик неважный. Феноменальная молчаливость Шашина так же известна среди лётчиков, как и его лётное мастерство.

Лицо Ивана Терентьевича с крупными чертами всегда спокойно, добрые глаза всегда смотрят ласково. Он ни разу никого не оскорбил и не обидел, также ещё не было случая, чтобы кто-либо из членов экипажа не выполнил немедленно распоряжения своего командира.

И почти всегда молчит... Лишь изредка разговорится, и за скупыми словами встаёт интересный лётный эпизод. Дело своё он не только превосходно знает, но и любит больше всего на свете: он навсегда и «неизлечимо» влюблён в авиацию. Его жизнь — неисчерпаемый кладезь поучительнейших для лётчиков эпизодов, но кладезь этот часто бывает закрыт от всех скромностью и молчаливостью Ивана Терентьевича. Зато его полётами мы готовы любоваться с утра до вечера, и когда Иван Терентьевич в воздухе — тут он виден всем, и каждый его полёт выразительно «рассказывает» понимающим людям о том, что это за лётчик.

Каждый летает по-своему, это старая авиационная истина. Каковы же главные особенности мастерства Шашина? Их несколько, но прежде всего — личная дисциплинированность и способность в опасную минуту быстро принимать правильное решение.

Дело в том, что почти из любого неприятного положения в полёте есть несколько выходов. И следует с уверенностью сказать, что если из двух-трёх возможных лётчик избрал даже слабый, но,

конечно, тоже грамотный, вариант, и сделал это своевременно, без колебаний, то самолёт, попавший в неприятность, будет цел. А если лётчик начнет сомневаться в принятом решении («Действительно ли так лучше?»), то даже если им выбран самый лучший вариант, будет упущено время и... благополучный результат может оказаться журавлём в небе.

Решительность — не просто врождённое свойство Ивана Терентьевича. Может быть, читатель помнит, скольких, колебаний стоила ему его «пятая» петля в лётной школе. Лишь постоянно воспитывая себя и тренируя свою волю, ему удалось довести до совершенства это важнейшее качество лётчика.

— Не умея управлять собой, очень трудно стать, командиром своего самолёта, — любит говорить Шашин.

И ещё приведём одно высказывание Ивана Терентьевича, весьма показательное для него самого:

— Культура полёта — это точное выполнение задания.

РДС

В жизни командира корабля Героя Советского Союза Петра Петровича Абрамова наступил крутой перелом: налетал он десять тысяч часов в Гражданском воздушном флоте, много раз бывал в серьёзных переделках во время войны, вот уже сколько лет вновь возил пассажиров на родных трассах — всё было нормально...

А тут не успел закончиться 1953 год, как на очередной годовой медицинской комиссии выяснилось, что Петру Петровичу на неопределенный срок придётся оставить лётную работу. «Сердечко у вас не того, — сказал ему председатель комиссии, — и нервишки завелись…»

Очень неприятный поворот в жизни лётчика. А возразить было нечего: доводы врачей вески.

Но Аэрофлот — советская организация — ценит своих людей. Даже если и случается такая беда с лётчиком, как у Абрамова, для него обязательно найдётся работа на земле, его знания и опыт ещё долго будут служить общему делу безопасности полётов.

После разговора с командованием Абрамов получил новую для него должность — диспетчера РДС, то есть «района диспетчерской службы».

Говоря условно, весь воздух над территорией нашей страны можно «поделить» во всех трёх измерениях: в длину, ширину и высоту. Или ещё проще: «по площади» и в высоту.

Так и поступают в авиации.

По «площади» весь воздух разделён на районы аэродромов (радиусом несколько десятков километров вокруг каждого аэропорта ГВФ) и районы диспетчерской службы (РДС), протяжённость которых достигает нескольких сотен километров.

Обычно центром РДС является один из крупных аэропортов, оборудованный для круглосуточной работы. РДС располагается в большой комнате, стены которой задрапированы материей, наподобие радиостудии.

За просторным столом сидит диспетчер РДС, лицо, наделённое большой властью и управляющее полётами всех самолётов в своем районе. Перед ним план полётов на время его дежурства и график движения. В его распоряжении имеются несколько умелых радиооператоров, телетайпы, телефоны. Он связан со всеми наземными командирами и через радиооператоров — со всеми самолётами, находящимися в воздухе.

При современном развитии советского воздушного

транспорта управление движением самолётов на линиях — дело сложное и ответственное.

Во всех направлениях мчатся десятки пассажирских и грузовых самолётов со скоростью 250—350 и больше километров в час. В уютных комфортабельных кабинах сидят пассажиры; они читают газеты или журналы, любуются воздушными панорамами; заботливые бортпроводницы разносят им фрукты, прохладительные напитки, завтраки. Скрытые от взоров бензиновые обогревательные печи гудят и, накалённые добела, гонят в кабины горячий воздух: пассажирам должно быть тепло и на больших высотах. Кое-кто из пассажиров время от времени посматривает на часы: надо прилететь вовремя, потому что в министерстве или, наоборот, в далеком районе их ожидают неотложные дела. Первую скрипку в регулярности полётов играет диспетчер РДС.

В плохую погоду самолёты друг за другом и наперерез друг другу мчатся в облаках. Пилоты ведут самолёты по приборам, не видя земли и других самолётов. Но столкновения и в этом случае не произойдет. Это также забота диспетчера РДС.

Если погода ухудшилась настолько, что посадка, скажем, в Ростовском аэропорту, невозможна — надо направить самолёты в другие, запасные аэропорты; рассчитать, чтобы хватило запаса горючего; вовремя сообщить в аэропорт нового назначения, что к ним направляется самолёт. И это — обязанность диспетчера РДС.

В полёте самолёт обледенел, экипаж попал в крайне тяжёлые условия и уже несколько часов летит «вслепую». Надо помочь ему с земли определить место, где сейчас находится самолёт, и точно выйти в аэропорт назначения. Эту задачу также решает диспетчер РДС.

Он периодически связывается со всеми экипажами по радио и, если это необходимо, лично отдаёт распоряжения, стоя у микрофона. В любую минуту он знает, «что творится у него в воздухе».

Ему подчинены все экипажи, он дирижирует движением во всём воздушном пространстве подчинённого ему района. Только птицы осмеливаются отнестись к его словам без почтения, да и они уже «знают», какие эшелоны принадлежат Аэрофлоту.

Эшелон — важное слово в транспортной авиации. Поясним его.

Чтобы самолёты никак не могли столкнуться в полёте, весь воздух по высоте разделён через каждые 600 метров на так называемые эшелоны. Это как бы невидимые воздушные «рельсы» для полетов по ним самолётов транспортной авиации.

Самый низший эшелон для перевозки пассажиров

располагается не ниже чем на 600 метров над верхней точкой местности в районе трассы. Эшелоны бывают чётные — 600, 1200, 1800, 2400, 3000 метров и нечётные — 900, 1500, 2100, 2700 метров и т. д.

Правило здесь, в общем, такое: если самолёты летят в восточных направлениях, то они занимают любой из чётных эшелонов, но обязательно по указанию или разрешению диспетчера РДС. Если самолёты летят в западных направлениях, то командиры набирают указанный им нечётный эшелон; причём, набор эшелона производится только в специальных воздушных «коридорах», в зоне аэропорта.

И всем этим, вместе с руководителем полётов, управляет все тот же всесильный и всезнающий диспетчер РДС. Невыполнение экипажем его приказания считается в Аэрофлоте тяжким преступлением. Вот почему все бортрадисты и пилоты ловят в полёте каждое его слово и, если из-за радиопомех не расслышали, то немедленно переспрашивают, а если после посадки последует по радио приказание, да ещё произнесённое строгим тоном: «Командира корабля в РДС!» — у всего экипажа портится настроение. Значит, допустили нарушение и за это не поздоровится: в лётном деле нет ни поблажки, ни зажима критики — бюрократизм и ему подобное не выносят даже запаха авиационного бензина...

Как видите, диспетчер должен знать все законы воздушного кодекса СССР, организацию полётов, метеорологию, аэронавигацию и лётное дело, то есть всё то, что знает любой командир воздушного корабля, и даже больше.

И не удивительно, что почти все диспетчеры Аэрофлота — бывшие лётчики, которые по какой-либо причине оставили лётную работу, как это произошло и с Героем Советского Союза Абрамовым.

* * *

На столе диспетчера — телефоны, карты, штурманские принадлежности для расчётов, суточный график движения самолётов, радиограммы.

Когда Абрамов впервые уселся за этот стол, сердце защемило: то он был за штурвалом и повелевал скоростью да высотой, а теперь... пожалуйте, Пётр Петрович, к столику, вот вам перо, карандашики, чернильный прибор...

Он уже знал свои новые обязанности, сдал зачёты, но всеми своими мыслями всё ещё находился возле самолёта Л-4516, на котором летал последние годы.

А дело не ждало: в воздухе много машин, они входят в зону РДС, выходят из неё. Они не могут, подобно вертолётам, повиснуть в воздухе, пока Пётр Петрович соблаговолит обратить своё внимание: за каждую минуту они проносятся по 4—5 километров.

И Пётр Петрович, отбросив грустные размышления, берётся за дело. В первый же день Абрамов убедился, что оно оказывается сугубо лётное и требует подчас отваги, решительности и знаний, опыта, будто диспетчер сидит не за письменным столом, а за штурвалом самолёта и за его спиной в общей кабине находятся всё те же пассажиры.

Вот в Ростов летит самолёт из Воронежа, и командир корабля передал диспетчеру по радио:

— Прибуду раньше на 10 минут, сильный попутный ветер.

«Так, так, — подумал Абрамов. — Раньше на десять минут. Не похвально. Надо проверить его расчёты». Он придвинул к себе прогноз погоды, медленно читает и говорит радиооператору:

— Запросите у борта температуру воздуха, приборную и путевую скорости...

Командир корабля ответил. Абрамов рассчитал на своей штурманской линейке и по крейсерскому графику, и ему стало ясно, что при таких фактических условиях полёта прибыть регулярно можно. Молодой командир, в данном случае, ошибся в расчётах.

— Уменьшите приборную скорость на двенадцать километров в час, — приказал он.

— Вас понял, — ответили с далёкого борта.

— Вот и прекрасно, — весело сказал Абрамов, глянул в график и принялся читать последнюю радиограмму: гроза, бушевавшая вблизи Белой Глины, преградила путь рейсовому самолёту, следующему из Минеральных Вод. Почти одновременно Абрамову принесли новую карту погоды с характеристикой грозы, «пойманой» локатором.

Вскоре пилот сообщил: «Впереди но маршруту сильная гроза, выбираю просветы и обхожу её севернее 20 километров. Ваши указания?»

Но гроза, как это видно на карте погоды, вытянулась полосой и сама тоже быстро двигалась на север. Значит, решение командира корабля не совсем удачное, потому что легче и скорее можно обойти её «с тыла». В этом случае она как бы будет уходить от самолёта.

— Сообщите погоду по трассе, — потребовал Абрамов.

— Передаю погоду, — раздался в динамике приглушённый радиопомехами голос командира корабля. — Облачность —

девять баллов, гроза, нижняя кромка — девятьсот метров. Севернее трассы имеются просветы...

Слушая этот голос, Абрамов отчетливо представил себе реальную обстановку полета, будто он сам сидел сейчас в пилотской кабине, за 200 километров от Ростова.

«На севере имеются просветы, — думал он, — и естественно, что экипаж устремился в этом направлении; так, вероятно, поступил бы и я на их месте». Но перед Абрамовым лежала карта гроз в Ростовской области, ее не было у командира корабля и он не мог знать, что грозовой фронт изогнулся, словно старый месяц, вправо — и если самолёт дальше будет лететь на север, то придется ещё обходить и северо-восточный конец вспыхивающей пламенем облачности, что значительно удлинит путь самолёта.

— Севернее вы снова встретите грозу, — наклоняясь к микрофону, передал Абрамов. — Обходите с юга под девяносто градусов и следуйте вдоль фронта, на расстоянии пять-семь километров от него. За вами слежу...

— Вас понял, благодарю! — последовал ответ.

В этом лаконичном ответе выразилась нерушимая дружба, связавшая лётчиков и диспетчеров. Пётр Петрович, не прерывая остальной работы, следил за движением грозы и обходившего её самолёта.

— Сообщите, где находитесь, и дайте погоду, — время от времени запрашивает диспетчер и, выслушав доклад командира корабля, тут же даёт чёткие указания о дальнейшем полёте.

Через пятьдесят минут самолёт, благополучно миновавший грозу, приземлился в Ростове. Пассажирам и в голову не пришло, что в их полёте деятельно принимал важное участие человек, находящийся в одной из служебных комнат правого крыла здания аэровокзала...

Трижды «миллионер»

Июльские грозы отличаются не только своим «буйством», но и тем, что они, как говорят пилоты, часто ходят «табунами»...

Самолёт № 4878, пилотируемый Ильёй Нефёдовичем Дороховым, вылетел из Ростова-на-Дону в 10 часов вечера. На правом сиденье расположился совсем молодой второй пилот М. В общей кабине находилось пятнадцать пассажиров.

М. внимательно присматривался к действиям командира, старательно пилотировал сам, и хотя в ночном полёте он участвовал впервые, ему уже показалось, что рассказы товарищей о трудности «слепых» и ночных полётов явно преувеличены.

Как бы там ни говорили, рассуждал он, а сверху светит луна, вокруг бесчисленное количество радиостанций, в самолёте имеется автоматический радиокомпас и ещё несколько десятков других приборов — тут и при желании не заблудишься, да ещё с таким командиром!

Последнему обстоятельству он, правда, уделял не главное внимание, несмотря на то, что Дорохов был особенно известен в отряде своим умением отлично ориентироваться в полёте.

Рассказывали, например, такой случай. Дорохова проверял в ночном рейсе инспектор из главного управления ГВФ. Илья Нефёдович без особого труда решил несколько замысловатых задач по радионавигации и они, закурив, разговорились.

Оба — «старики» в лётном деле, они с увлечением вспоминали свою авиационную молодость. Но инспектор исподтишка наблюдал...

Погода была средняя: разорванная облачность, дымка, видимость 4—6 километров, не больше. И до самой Москвы Илья Нефёдович ни разу не глянул на карту, не включил радиокомпас и не требовал от бортрадиста радиопеленга. Просто вёл самолёт так, точно шёл домой по своей улице...

... В сегодняшнем полёте Дорохову сопутствовала ясная погода. Не верилось, что в этом кристально чистом «невинном» воздухе могут рождаться грозные кучевые облака по 5—6 километров толщиной, греметь и сверкать грозы, носиться снежные метели и пыльные вихри; воздух (или как часто называют его лётчики — воздушок) бережно поддерживал самолёт и не мешал его полёту, лишь изредка заискивающе качнёт его с крыла на крыло или уронит на какой-нибудь десяток метров, но тут же подхватит бережно и снова поднимет на прежнюю высоту, как бы подчеркивая этим: вот, мол, какой я

добрый!

Но Илья Нефёдович отлично знал коварный характер воздушка. Время от времени на борт принимались радиограммы с сообщениями о влажности воздуха, температуре и барометрическом давлении. Так вернее: дружба, конечно, дружбой, но и сам не зевай.

Разве забудет Дорохов, как дал ему духу воздушок, особенно между Россошью и Лисками, в декабре 1954 года! Он наворочал тогда целые облачные хребты от Ростова до самой Москвы, стал такой злой и холодный, что самолёт леденел почти на всех высотах и в облаках и между слоями; он швырял тяжёлую машину, как ему вздумается, загонял весь экипаж до седьмого пота, пока пассажиры были доставлены по назначению.

Или однажды подпустил их к Горбачёву, а дальше развесил между небом и землёй целое семейство гроз и заставил Илью Нефёдовича прижаться к земле, да крутиться между ними, выискивая безопасный путь к Москве. Ох, да мало ли бывало с ним мороки! Такой уж у него характер, — хоть и знает наперёд, что с аэрофлотцами ему не справиться, а всё же иногда «старается».

Но сейчас воздушок был чист и совсем не зол, даже ласков, и все были им довольны, особенно второй пилот М.

... До Воронежа летели в прекрасном расположении духа, и М. окончательно уверился в простоте ночных полётов. Отдохнули, покурили, узнали о погоде.

— Западнее маршрута — грозы, — сказали им. — В полёте будьте внимательны.

Вылетели из Воронежа. До станции Куликово Поле небо было ясное, звездное, и яркая луна бежала, почти не отставая от самолёта. Внизу виднелась свинцовая лента Дона, золотисто пестрели огни населённых пунктов.

Подлетели к Епифани. Здесь небо было чёрным, а земные огни тускло светили сквозь тонкую пелену тумана. Илья Нефёдович на секунду включил фары: в ослепительных лучах крыльевых прожекторов клубились облака...

Вдруг по телу самолёта как бы пробежала мелкая дрожь, по металлической обшивке густо забарабанил ливневой дождь, и воздушный корабль стало, как пушинку, поднимать вверх.

Илья Нефёдович мгновенно выключил автопилот, убрал газ и, круто планируя, развернулся под 180 градусов, чтобы вырваться из облака. За его спиной завыла сигнальная сирена, предупреждая пилотов о том, что шасси не выпущены и в таком положении садиться нельзя.

Не обращая внимания на вой сирены, Илья Нефёдович быстро

терял высоту. Вырвавшись из облака, Дорохов прекратил снижение на низшем обратном эшелоне 1800 метров.

— Доложи, — крикнул он бортрадисту. — На эшелоне 2100 попал в грозовое положение. Возвращаемся до получения распоряжения. Разрешите следовать в порт назначения на эшелоне 900. Пройду визуально.

— А пройдём? — спросил бортмеханик.

— Встречный борт прошел под нами на 1200 метров, — доложил Комков. — Я слышал его разговор с РДС.

— Ну и что?

— Болтанка, дождь, но грозы нет.

— Ну тем более. Стучи!

— Есть, — кивнул бортрадист, и правая рука его мелко задрожала на телеграфном ключе. Через три минуты последовал ответ: — Занимайте 900, следуйте Москву.

— Дело, — одобрил Илья Нефёдович и повернулся к М. — Снижаемся и разворачиваемся опять на прежний курс.

Второй пилот тоже держался за штурвал, но всего лишь «держался»... Илья Нефёдович метнул на него недовольный взгляд.

— Веди машину! — повелительно сказал он. — Раз попали в сложную обстановку, значит, надо действовать быстрее и смелее. Пилотируй, а не переживай...

Он на секунду осветил фонариком своего напарника: тот сидел, согнувшись над штурвалом, бледный и растерянный.

— Сообщи: «Занял девятьсот в районе Сталиногорска» и выключай рацию, — повернулся Илья Нефёдович к бортрадисту Комкову.

— Понял!

Второму пилоту стало не по себе. В глубине души он уже посчитал этот полёт последним.

— Записывай курс и время! — услышал он окрик командира и безропотно повиновался.

Шквальный ветер и ливень обрушились на самолёт. Струи дождя гулко барабанили по металлической обшивке фюзеляжа. Управлять самолётом становилось всё труднее, а второй пилот почти не помогал своему командиру.

— Это чудо, что висит над нами, — Илья Нефёдович указал рукой вверх на чёрное облако, закрывшее звезды, — ещё не гроза, а мощное кучево-дождевое облако, которое со временем может развиться в грозовое. Понял? Но пока это произойдёт, мы сорок раз успеем под ним проскочить! А сама гроза-матушка вон где, слева, километрах в тридцати и уходит всё дальше от нас...

— Понятно, — еле слышно ответил М.

— Так, друг, ты не скоро сам станешь командиром, — увещевал его Дорохов. — Гроза — это стихия, опасная для нас, ну вот поэтому мы её всегда обходим. Вот и всё! Главное — точно пилотировать и вести ориентировку. Вон, видишь, слева огни? Это городишко Донской...

Услышав знакомое название, М. быстро взял карту, отыскал его слева от линии маршрута, поставил крестик и записал курс и время. Илья Нефёдович усмехнулся:

— Вот так бы и давно! Работать надо, ты же на службе... Эх!..

Мощный шквал ветра так накренил самолёт, что Дорохов с трудом удержал машину. Слева золотыми искрами рассыпалась молния. Дорохов взял правее, зорко всматриваясь в небо.

— Сбегай к пассажирам, успокой их, — кивнул он бортмеханику.

Бортмеханик быстро сходил к пассажирам и вернулся.

— Всё в порядке, командир. Одна дама просит: нельзя ли, говорит, поближе подлететь к молнии, чтобы лучше её рассмотреть?!. Мне, говорит, хочется потом мужу рассказать о ней!

— Ох, и племя, эти женщины! — расхохотался Дорохов. — Скажи, что посмотреть вблизи, конечно, можно, ню рассказать ей уже не придётся!..

Это невинное происшествие развеселило и второго пилота, нервное напряжение у него как бы разрядилось.

Теперь вели самолёт вдвоём, и Дорохов больше не упрекал своего молодого напарника.

— Включай рацию, — сказал командир Комкову. — Передай: грозы на трассе нет, всё в порядке...

— Понял, командир!

— Ну, сможешь сам восстановить ориентировку? — спросил Илья Нефёдович у М.

Второй пилот сосредоточенно углубился в карту, посмотрел на неё и на свои записи, и пожал плечами.

— Плохо... — вздохнул Илья Нефёдович, разворачивая самолёт влево, потом немного вправо. — Говорил тебе: изучи на память весь район полётов так, чтобы в любую минуту мог нарисовать его на бумаге. Не слушаешь...

Сам он в совершенстве владел искусством быстро читать карту, сличать её с землей и запоминать главные ориентиры на земле, не засоряя своё внимание мелочами, которые могут лишь сбить лётчика с толку.

Набрав прежнюю высоту полёта, он включил автопилот.

— Вон впереди Венёв, — сказал он. — Если хочешь, проверим.

Он включил радиокомпас и настроил его. Тонкая стрелка дрогнула, побежала влево и замерла на нуле! Впереди был Венёв...

* * *

19 апреля 1954 года днём была отличная ясная погода и, подлетев к Ростовскому аэропорту, мы сразу увидели с воздуха пустую толпу у перрона.

— На виду у всех будем садиться, — сказал мне командир,— надо постараться.

— Есть постараться, — бодро отвечаю я.

Вошли в круг, сделали четвёртый разворот, уточнили расчёт — всё в порядке. До этого нам приходилось сотни раз садиться днём и ночью, на обледеневшем самолёте, при сильных боковых ветрах, в дождь и болтанку, на многих аэродромах, но...

Но садиться на своём, так сказать, родном аэродроме, в присутствии всего нашего коллектива, в котором даже каждая машинистка может с абсолютной точностью прокомментировать любую посадку, в таких условиях, не предусмотренных ни одним наставлением по производству полётов, нам приходилось впервые.

И мы, естественно, усердно «старались»...

— Высота — 100, скорость — 180, — отчётливо подсказывает бортмеханик Володя Клинк. — Высота — 50, скорость — 180...

— Выпустить щитки.

— Есть выпустить щитки! Высота — 40, скорость — 160... Высота — 20, скорость — 160... — звучит ровный голос бортмеханика.

И чем ближе бетонка, тем учащённее бьётся моё сердце, тем сильнее желание неслышно «притереть» машину у посадочных знаков.

Плавно стали выбирать самолёт из угла планирования, придавая посадке красивый профиль и, разумеется, ещё больше стараемся. Высота 3... 2... 1 метр... Вот-вот сейчас «притрём»… и вдруг — о, ужас! — самолёт чиркнул колесами о бетон, отошёл от земли сантиметров на двадцать и снова опустился на колеса, да так и побежал с «недобранным хвостом»...

«Постарались!..»

К перрону подрулили мрачные и не смотрим друг на друга. Выключили моторы. Сошли все пассажиры... Мы значительно дольше обычного возимся в своей кабине и неохотно сходим по трапу.

Миновать встречу с товарищами невозможно. Идём к

аэровокзалу нехотя. Вот видим могучую фигуру командира, поодаль — его заместитель по политчасти, рядом с ним начальник политотдела — всё начальство!..

— Здорово, лётчики! — весело кричат нам товарищи. — С отличной посадкой вас!

И пошло... Им-то весело, а нам?.. Теперь мы представляем, как трудно будет садиться Дорохову, который летит тоже из Москвы, следом за нами. Хотя бы он поскорее сел...

А пока все внимание уделено нам.

— Идёт у вас дело, — беззлобно трунят над нами. — «Козлы» делать научились, теперь надо взяться за расчёт и садиться не в начале, а в конце полосы!

Терпим. И хотя «козла» у нас не было, прощаем товарищам их традиционные лётные преувеличения.

Впрочем, кое-кто унимает остряков:

— Будет вам из мухи слона делать...

Ох, и злая эта «муха»!

На наше счастье в небе послышался рокот моторов и в круг вошел самолёт Л-4878. Это — Дорохов. Ровно в 15 часов 40 минут Илья Нефёдович мастерски посадил свой воздушный корабль на три точки. В толпе лётчиков раздается одобрительный гул.

— Отлично «притёр» старик!

— Полагать надо. Десять тысяч часов он налетал только на ЛИ-2!

— Да, летает человек, ничего не скажешь!

Вскоре самолёт Дорохова подрулил к перрону, и все, как по сигналу, побежали к нему. У многих в руках букеты цветов.

Когда из самолёта стали выходить пассажиры, их изумлению не было конца — столько людей, цветы, фотокорреспонденты, журналисты! Почти все они, не понимая в чем дело, в сильном смущении старались поскорее уйти в сторону от этой шумной и радостной встречи.

Вышли пассажиры, носильщики с чемоданами, встречающий врач... В двери показалась высокая, слегка сутуловатая фипура в костюме аэрофлотца. Это Илья Нефёдович. Он никак не может решиться выйти, не привык к почестям, да и не любит их.

Потом, низко пригнув голову, выходит на трап. Гром аплодисментов встретил его. Волнуясь, Илья Нефёдович сошел по ступеням и направился к командиру.

Все стихли.

— Товарищ командир, — докладывает он, — экипаж самолёта 48-78 выполнил рейсовый полёт по маршруту: Москва — Воронеж — Ростов. На борту всё в порядке.

— Товарищи, — обращаясь ко всем, громко говорит

командир, — этим рейсом наш старейший лётчик командир корабля Илья Нефёдович Дорохов завершил безаварийный налёт своего третьего миллиона километров... От имени всего коллектива поздравляю вас, Илья Нефёдович, с новым успехом в вашей лётной работе...

Он крепко пожимает юбиляру руку. Щёлкают затворы фотоаппаратов, к Дорохову тянутся десятки рук с букетами цветов. Тут же у самолёта открывается митинг.

Приятно жить и работать в стране, где труд человека ценят превыше всего, где всякий человек окружён любовью и вниманием народа!

Нам хочется послушать, о чём будут говорить, но времени уже не остаётся: надо пообедать и готовиться к дальнейшему полёту, в Минеральные Воды.

* * *

Весь путь до Минеральных Вод мы летели под впечатлением этой встречи Дорохова и... своей последней посадки. Разговариваем редко и скупо. Больше молчим и думаем.

... Вот и аэропорт Минеральные Воды у подножья крутой горы. Спокойно заходим на посадку и отлично приземляемся на три точки возле самого «Т», без всякого старания.

И вдруг к нам вновь вернулось прекрасное настроение.

— Хороший лётчик, — говорит командир.

— Замечательный человек, — подтверждаю я, понимая, что сейчас речь может идти только о Дорохове. — Скромный, трудолюбивый. Настоящий аэрофлотец! И летает уже сколько...

— Да и ещё пролетает не один год.

И в самом деле, хотя Дорохову уже под пятьдесят и в авиации он считается «стариком», трудно представить Илью Нефёдовича вне его любимой профессии линейного лётчика.

Так пожелаем же ему, как говорят сейчас в Китае хорошим, достойным уважения людям:

— Десять тысяч лет жизни!

Инструктор

Окончив курсы вторых пилотов воздушных кораблей, я получил направление и прибыл к месту назначения.

Переступив порог штаба, я попал в новый для меня и мало знакомый мир... Даже лозунги на стенах были особенные, свои: «Боритесь за высокую производительность каждого рейса!», «За безопасность, регулярность, экономичность!», «Крейсерский график — основа расчёта полёта», «Вторые пилоты! Правильно распределяйте груз в самолёте!», «Боритесь за культурное обслуживание пассажиров в полёте!», «Пилоты! Летайте только на наивыгоднейших эшелонах!» и т. д.

Ужас!.. Где же романтика царственных полётов, свободных от земных рассуждений и забот о «наивыгоднейших эшелонах»?.. Куда я попал?

Несколько минут спустя я представился начальнику штаба. Как и все начальники штабов, он оказался человеком дела и, ознакомившись с моими документами, сказал, подавая мне зачётный лист:

— Работы у нас хватает, поэтому постарайтесь поскорее разделаться с этим и приступайте к полётам... Основные зачёты примет у вас пилот-инструктор вашего подразделения Виктор Андреевич Васильев.

Разыскал Васильева. Это оказался подвижной человек небольшого роста, с умными чуть лукавыми глазами и крупными чертами лица. По значкам на его кителе я сразу узнал, что Васильев налетал больше двух миллионов километров.

Держался он скромно и запросто, будто мы знакомы уже давно.

Выслушав меня, он взял зачётку, подумал и предложил:

— Пойдёмте в штурманскую, там никого нет.

На душе у меня было спокойно: в зачётах я человек закалённый — поднимите меня в час ночи, и я без запинки сдам зачёты не только по авиации, а если прикажете, то и по лунным затмениям...

Но с Виктором Андреевичем я попотел основательно. Он, не заглядывая в наставление и инструкции, потому что каждый параграф знал и так, вопросы задавал как будто самые простые и всё же...

— Какой-то любитель голубей хочет отправить своих птичек в Москву — подарок приятелю. Как прикажете их грузить в самолёт?

Грустное молчание. А ведь где-то в самой глубине

инструкции по перевозкам грузов затесался и такой маленький пунктик, которому я не придал значения!

— Что надо сделать при рулении, чтобы пассажиры не требовали книги жалоб?

— ?!?!?!..

Ответ оказался классически несложным:

— Отлично рулить!

— Что надо делать, если автопилот испортился в полёте?

— Гм... Выключить его.

— Правильно. А ещё?

— Радоваться! Вы сами будете крутить баранку вместо автопилота и лишний разок потренируете себя в технике пилотирования. Ещё вопрос... Перед самым взлётом вы обнаружили, что обе фары на крыльях сгорели. Рейс дневной. Ваши действия?

— Надо лететь.

— Нельзя. Вылетаете вы днём, но по пути вас задержит в каком-нибудь порту непогода и продолжать рейс придётся ночью, а вы без фар... Всегда вылетайте только на полностью исправном самолёте! Не вылетайте даже без чайных стаканов — они могут понадобиться пассажирам... Так-с... Летите ночью, за облаками. Луна слева от вас, что надо сделать?

— Вы шутите, Виктор Андреевич?!

— Наполовину шучу, поскольку в наставлении нет такого параграфа. А наполовину — говорю серьезно. Ведь вам доверяют пассажиров! Следовательно, надо знать своё дело до мельчайших тонкостей... А я летаю побольше вас, уже свыше двадцати лет. Не обижайтесь на меня, старика. Итак, ваши действия?

— Не знаю, — отвечаю я с плохо скрытой обидой.

— Запомнить! Понимаете: запомнить, что луна слева. Если вы вдруг влезли в облачность, у вас отчего-то неожиданно вышли компаса из строя, а через пять-десять минут вы снова вылезли на свет божий и видите луну справа — значит, вы не туда летите, чудо-человек! Лётчик должен быть наблюдательным... Ну ладно, решите следующую задачку по радиосамолётовождению. Пишите...

... Более двух часов сдавал я зачёты Виктору Андреевичу. Недоумение моё скоро сменилось истинным увлечением, и хотя сам я в авиации не новичок, выучил в аэроклубе не одного молодого лётчика и, как мне думалось, знал все особенности своей профессии, — я убедился, что мне ещё надо много и много учиться, чтобы хоть наполовину догнать Виктора Андреевича в знаниях.

Это были своеобразные зачёты. Он не только спрашивал, но и

объяснял, мягко, не назойливо давал полезные, легко запоминающиеся практические советы. Во мне появилось ещё большее уважение к транспортной авиации, и хотя я ещё не летал в рейсах, но уже понимал, какое это ответственное, сложное и тонкое дело: возить пассажиров по трассам Родины.

Виктор Андреевич поставил мне «4». Это была едва ли не первая моя «четвёрка» в авиации, но я не только не разочаровался, а даже гордился тем, что такой знающий, опытный и требовательный человек, как пилот-инструктор Васильев, признал мои знания хорошими. А в глубине моей души родилось желание сделать свои знания отличными, и я был уверен, что если честно отнесусь к себе и буду внимательно да почаще беседовать с этим мудрецом-авиатором, я со временем смогу научиться летать по-настоящему, по-аэрофлотски...

* * *

В самолёте Л-4516, уже готовом к рейсовому полёту Ростов-на-Дону — Сталино — Курск — Москва, всё ещё продолжается осмотр экипажем пилотской кабины, багажников, приборов, а уборщица усердно наводит блеск в уже подметённой пассажирской кабине.

— Что вы так суетитесь? — недоумевал второй пилот, недавно закончивший курсы и перешедший на тяжёлый самолёт.

— С нами полетит поверяющий Виктор Андреевич Васильев, — многозначительно пояснил молодой командир корабля Яков Иванович Сергеев.

— Ну и что же?

— Не приходилось ещё летать с ним? — спрашивает бортмеханик.

— Нет.

— Сегодня слетаешь, — усмехнулся бортрадист Бобрышев. — Он всё видит и всё знает…

Второй пилот сохраняет независимый вид, но что-то в тоне товарищей заставляет и его внимательней обычного осмотреть своё рабочее место и проверить ещё раз свои расчёты в штурманском плане полёта.

Несколько минут спустя в самолёт заходит Васильев.

— Здравствуйте!

— Здравствуйте, Виктор Андреевич.

— Готовитесь? — спрашивает инструктор.

— Никак нет, мы ещё полчаса назад приготовились к полёту, — докладывает Яков Иванович.

— Отлично. Ну, давайте располагаться: вон уже и пассажиров

к нам ведут. И детишки есть — все теперь летают! Вон какая вострушка, да ещё с бантом... Похожа на мою дочку, когда она была маленькой...

— Вы пока будьте штурманом, а я займу ваше место, — говорит Виктор Андреевич второму пилоту.

... Вырулили на бетонку для взлета. Виктор Андреевич, не обращая внимания на действия командира корабля, рассеянно смотрит по сторонам. Но это только кажется так: на самом деле он наблюдает за Яковом Ивановичем и оценивает каждое его движение, а огромный опыт позволяет ему проделывать всё это, не глядя в упор на Сергеева и на его руки и ноги, управляющие самолётом.

Впрочем, это давно перестало быть секретом, и Яков Иванович старается изо всех сил: взлетел, что называется, без сучка и задоринки.

— Два месяца назад вы взлетали хуже, — одобрительно замечает Виктор Андреевич. — Вы тогда как бы «щупали» землю на выдерживании и легонько уклонялись влево... Это было четырнадцатого августа в 10 часов 30 минут утра — мы взлетали на Адлер...

Бортмеханик выразительно посмотрел на второго пилота. Яков Иванович вздохнул. О цепкой памяти Виктора Андреевича Васильева среди лётчиков рассказывают не зря.

Набрали заданную высоту, прошли выходной коридор и, свернув влево, взяли курс 279 градусов, на Сталино. Ясная погода на полпути резко сменилась густой облачностью с редкими разрывами, в которые виднелась густая тёмно-серая дымка, почти всегда окутывающая весь Донбасс и прилегающие к нему районы. Когда в одном из разрывов показалось круглое озерцо, напоминающее осколок запылённого зеркала, и какое-то большое здание с высокими дымящимися трубами, Виктор Андреевич быстро повернулся ко второму пилоту и неожиданно спросил:

— Что это такое, запамятовал я.

— Зуйгэс!

— Ага. Так-так... Спасибо,— и повернулся к бортрадисту: — Бобрышев, вы кажется хотели запросить Сталино?

— Вот он, Виктор Андреевич!

— Уже есть? Замечательно!

На лице Виктора Андреевича добрая улыбка. Экипаж Сергеева дважды завоевал первенство в социалистическом соревновании и потому Васильеву особенно приятно подмечать хорошее.

Над аэродромом Сталино висит низкая густая облачность и дует боковой ветер: погода — словно специально заказанная для

проверки экипажа. Заходили на посадку, почти не видя земли, по приводным радиостанциям.

Прошли дальнюю приводную, на секунду впереди промелькнула бетонка и закрылась серым нитевидным облаком. Выпустили шасси. Прошли ближнюю. Расчет был абсолютно точным.

Яков Иванович мастерски «притёр» самолёт около посадочных знаков на три точки.

— Вот и вся премудрость! — удовлетворённо сказал Васильев. И Яков Иванович повеселел: инструктор доволен...

... От Сталино до Курска самолёт вёл второй пилот, а Сергеев выполнял обязанности штурмана. Виктор Андреевич пересел на левое сиденье.

Погода на этом участке маршрута улучшилась. Земля просматривалась легко и оставалось не запутаться во множестве дорог, тоненьких речушек и густо разбросанных населённых пунктов.

— Ишь ты! — вдруг с интересом воскликнул Виктор Андреевич, с любопытством высматривая что-то внизу. — Так и знал, что промахнётся.

— Кто? — удивился второй пилот.

— Да охотник. А заяц перемахнул через кусты и ходу... Эк, бежит, серый!

Второй пилот невольно глянул на землю с двухкилометровой высоты, отыскивая глазами «зайца», но тут же догадался, что это шутка и, слегка покраснев, отвернулся.

— А-ба-ба, а ля-ля... — негромко произнёс Виктор Андреевич минуту спустя.

Второй пилот вздрогнул и стал метаться взглядом по приборной доске: авиагоризонт нормально, компас — нормально, скорость — тоже... Температура масла и воздуха — минус 70°! В чём дело? Выключил Виктор Андреевич электрические термометры? Нет, тумблеры этих приборов включены… Испортились?..

— Скорее, скорее... — торопил Виктор Андреевич, заметив беспокойство второго пилота. — Ищите... «зайца»! Не поняли, в чём дело? Я выключил сейчас источники питания — в этом и весь «секрет»... Надо быть внимательным и знать электрооборудование своего самолёта! Ну, ладно, это я просто пошутил — больше не буду... А что это такое?

— Регулятор давления автопилота.

— А это?

— Сигнальная лампочка двери пассажирской кабины.

— Почему она сейчас не горит?

— Дверь закрыта.

— А это?

— Включение обогревательной печи.

— Знаете... — и, немного помолчав, как бы между прочим, пропел: — А-ба-ба, а-ля-ля...

Второй пилот опять обеспокоенным взглядом пробежал по приборной доске, но всё было нормально: и курс, и скорость, и высота, и температура... В чём же дело?

— Заданную нам высоту набрали или нет?

— Набрали, Виктор Андреевич.

— Очень хорошо. А есть ли под нами какой-нибудь характерный ориентир?

— Есть, — ответил второй пилот, глянув вниз, — Железка...

— Вот и нажмите на кнопку секундомера, засеките время от этой железной дороги, чтобы немного погодя определить нашу путевую скорость на прямой. Как раз впереди встретится нам ещё одна дорога.

Второй пилот включил секундомер, но попытался оправдаться.

— Так ведь штурманские обязанности исполняет сейчас Яков Иванович...

— Каждый член экипажа должен исполнять только свои обязанности, это верно, — согласился Виктор Андреевич. — Но все должны всегда знать, где они находятся, помогать друг другу в ориентировке и определении путевой скорости. Ориентировка — общее дело экипажа. Тогда вам самим приятнее будет лететь и легче соблюдать расписание. Вы же — лётчики, это должно быть у вас в крови!

— Понятно, Виктор Андреевич.

— А сейчас я включу «Иван Ивановича» и посмотрю, как вы летаете на автопилоте.

— Чего же тут мудрёного: он сам ведёт машину!

— Ну, отдохнёте немного... Вы откуда сами? Расскажите о себе.

... Виктор Андреевич внимательно слушал короткий рассказ второго пилота, изредка вприщур посматривая то на него, то на приборы. Сперва всё шло хорошо, но потом самолёт стал почему-то то поднимать нос, то опускать, набирая при этом или теряя несколько метров высоты. Второй пилот стал подкручивать ручку горизонтальной стабилизации, но положение только усугублялось.

— Не держит, — убеждённо сказал он.

— О приборе, как и о человеке, нельзя судить так скоропалительно, — заметил Виктор Андреевич. — Возможно...

Впрочем, вы сами скажите: отчего это может произойти при совершенно «честном», исправном автопилоте?

Второй пилот сосредоточенно наморщил лоб, тщетно перебирая в памяти различные варианты объяснения, но, боясь ошибиться, невольно скосил глаза в сторону бортмеханика. Поняв немую просьбу товарища, Володя мимикой удачно «подсказал» ему, и пилот сразу вспомнил то, о чём им как-то говорил преподаватель на курсах.

— Крутятся колеса! — сказал он.

— Что надо сделать?

— Нажать на тормоза.

— Жмите...

— Гм... Жму, да вот почему-то никакого эффекта. Значит, дело не в колёсах, — огорчился второй пилот.

Задумался и Виктор Андреевич.

— Ах ты, егоза с бантом, — улыбнулся он. — Сейчас я выйду в пассажирскую кабину и всё улажу, если, конечно, у неё покладистый характер...

— У кого?! О чём вы, Виктор Андреевич?

— Сейчас, сейчас... Сергеев, посматривайте! — с этими словами он встал с пилотского кресла и вышел в общую кабину.

В мягких удобных сиденьях полулежали пассажиры. Лица их улыбались, а взгляды всех были направлены на девочку в коротком платье и с большим голубым бантом на голове. Белокурые волосы её рассыпались по плечам, серые глазёнки блестели весело и озорно: ведь она нашла для себя забаву, которая не только ей доставляла удовольствие, но и привлекала внимание взрослых!

С громким визгом и смехом она быстро разбегалась по фюзеляжу и делала прыжок. Затем поворачивалась и проделывала это в обратном направлении...

— А вот я тебя и поймал, проказница! — воскликнул Виктор Андреевич, схватив её в свои объятия и поднимая от пола.

— Так я же не ловилась! — вскрикнула девочка. — Вот давайте снова... А так — не по правилам!

— А ты кто такая, что в самолёте правила устанавливаешь?

— Верочка.

— Вон как! Подумать только, я до сих пор тебя не знал.

— Потому что я маленькая, а вы... большой, — рассудительно пояснила она. — Мне ещё семи лет нет.

— Правильно, не спорю. А вот бегаешь в самолёте зря.

— Нельзя?

— Если очень хочется, то, пожалуйста. Но оттого, что ты бегаешь, самолёт качается и про лётчика скажут, что он не умеет

летать, плохой лётчик... А на самом деле он-то и не виноват!

Девочка задумалась.

— Тогда я буду сидеть смирно, — решила она.

— Молодец. Лучше в окошко посмотри. Вон поезд идёт...

— Где?

— Внизу.

— Там всё игрушечное, — отмахнулась Верочка.

Все рассмеялись, и даже мать Верочки улыбнулась, набралась смелости и, приоткрыв занавеску, посмотрела на землю, но только на одну секунду.

— Мы, наверное, очень медленно летим, ведь правда? — спросила она. — Земля еле движется...

— Напротив. Мы летим... — Виктор Андреевич глянул на землю, на часы и ответил: — ... со скоростью двести шестьдесят километров в час.

— Это очень много? — поинтересовалась Верочка.

— Нет, а когда ты вырастешь, то к тому времени будет даже очень мало.

Девочка сделала вид, что поняла и вполне удовлетворилась ответом, оправила на себе платье и потрогала рукой бант. Виктор Андреевич ласково потрепал её по плечу и вернулся в пилотскую кабину.

— Ну, авиаторы, какая скорость? — спросил он у второго пилота, усаживаясь на свое место.

— Сейчас подсчитаю, Виктор Андреевич.

— Надо было сделать это, когда мы пересекали вторую железку. Приучайте себя к аккуратности. Умейте и разговаривать с товарищами, если позволяет обстановка, и дело делать. В полете необходимо внимание и ещё раз внимание! А-ба-ба, а-ля-ля — это враг пилота!

... Да, что это за «а-ба-ба, а-ля-ля»?! — скажет читатель.

Упомянутую нами абракадабру хорошо знают многие лётчики Аэрофлота: это озорное звукосочетание незаметно вошло в их быт и носит вполне определённый смысл.

Представьте себе, что во время обычного, несложного полёта на маршруте среди самоуспокоенных членов молодого экипажа возник оживлённый разговор. Тема — не имеет значения. Важен темперамент и авиационная молодость беседующих.

Беседа становится всё увлекательней, автопилот включён, самолёт летит сам... Однако в воздухе нет машины коварнее самолёта! Конечно, до настоящей беды далеко, но, пользуясь предоставленной ему свободой, самолёт начинает беспечно относиться к боковому ветру и точно радуется тому, что его сносит всё дальше в сторону от заданной линии пути; он

произвольно меняет высоту полёта, то немного набирая её, то теряя; в общем, совершает ряд мелких проступков, нарушающих строгую красоту полёта и удорожающих рейс на несколько десятков рублей: ничего, дескать, Аэрофлот — богатая организация и оплатит недосмотр и невнимание нерадивого экипажа.

Вдруг командир корабля замечает неладное в полёте и с укором к себе и другим говорит:

— Пока мы тут а-ба-ба, а-ля-ля, а ветерок нас снёс, и высоту мы потеряли!

Мгновенно смолкает беседа, и экипаж возвращает свою машину на «путь истинный». Вот это и есть «а-ба-ба, а-ля-ля»...

... Под самолётом Курск. Второй пилот входит в круг над аэродромом, а Виктор Андреевич наблюдает за тем, как он это делает, и не отвлекает его внимания: всякому «опыту» — своё время.

— Есть выпустить шасси!— громко вскрикивает бортмеханик, и в самолёте раздалось шипение выпускаемых колес.

Второй пилот благодарно взглянул на бортмеханика, ведь он так усиленно «старался» перед Виктором Андреевичем, что даже позабыл дать вовремя команду выпустить шасси, а бортмеханик по-товарищески выручил его и, чтобы поверяющий не заметил этого, громко откликнулся, будто нужная команда уже была дана. Но Виктора Андреевича «на мякине» не проведёшь. Пряча улыбку в ладонь, он сделал вид, что и в самом деле не сообразил. «Дружный экипаж, — подумал он, — А на ошибку всё же укажу, но после, когда сядем»...

Посадка произведена нормально. Когда уже рулили к аэровокзалу, Бобрышев как бы только сейчас спохватился и «удивлённо» спросил из-за плеча бортмеханика:

— Как, уже сели?!

— Да, разве не видишь, — добродушно кивает бортмеханик.

Это традиционный аэрофлотский комплимент пилотам от бортрадиста: дескать, так мягко сели, что я и не почувствовал, как машина коснулась земли.

* * *

Много забот у пилота-инструктора... Надо вводить в строй молодых командиров кораблей, учить вторых пилотов, тренировать экипажи в рейсовых условиях, проверять их слётанность.

Всё это Виктор Андреевич делает с любовью. Когда бы к нему ни обратились с вопросом, касающимся лётного мастерства, — он

отложит свои личные дела, задержится, если даже собрался ехать домой, и подробно ответит на заданный вопрос.

Он всегда в хорошем настроении, умеет располагать к себе молодежь и влюблять ее в авиацию так же, как любит ее он сам. Виктор Андреевич неистощимый и занимательный рассказчик, а по части живой истории Аэрофлота — «ходячая энциклопедия».

Память у него в самом деле превосходная. Он знает ошибки своих пилотов, даже такие, что были допущены ими давно: у Виктора Андреевича всегда имелся небольшой карманный «кондуитик», куда он аккуратно заносил результаты каждого контрольного полёта...

Виктор Андреевич Васильев за 22 года налетал около трёх миллионов километров, давно имеет пилотское свидетельство гражданского лётчика первого класса, но всегда полон такого юношеского азарта, точно ему не 46 лет, а вдвое меньше. Эта энергичность, жизнерадостность, высокое лётное мастерство, а также доброта характера делают особенно привлекательным его образ.

Командир эскадрильи

В годы войны Николай Фёдорович Дединец летал на ПО-2. Обслуживал штабы наземных войск и ставку Верховного командования, принимал участие в операции на Курской дуге и в боях на территории Полыни. Всего Николай Фёдорович совершил на своём «небесном тихоходе» 388 боевых вылетов и налетал 2600 часов, из них 200 часов ночью.

После войны Дединец вернулся на аэрофлотские трассы. Окончив школу высшей лётной подготовки ГВФ, он перешел на тяжелые самолёты командиром корабля. Его экипаж стал одним из самых активных участников социалистического соревнования. Основные условия соревнования: полная безопасность полётов, высокая производительность и регулярность.

Если безопасность и регулярность полётов — дело рук членов экипажа, то производительность почти целиком зависит от работников отдела перевозок аэропортов, а среди них немало людей трудных. Вот почему борьба за высокую производительность самое, так сказать, боевое дело в будничной работе экипажей Аэрофлота.

* * *

В порту.

— А, Николай Фёдорович! Здорово, друг...

— Здравствуй, Митя, здравствуй.

— Удачно встретились. Садись, покалякаем.

— Не совсем удачно. Мне скоро вылетать, а ещё надо уладить с загрузкой.

— Для чего у тебя второй пилот? Пусть он этим и занимается. Целый месяц с тобой не виделись, а ты куда-то бежишь! Ведь школьный товарищ...

— Не молу, понимаешь, никак не могу, Митя. На складах порой с прохладцей дело идёт и надо подталкивать... Ты подожди, я скоро...

В кабинете начальника отдела перевозок.

— Разрешите войти?

— Прошу.

— Командир корабля Дединец из Северо-Кавказского управления.

— Слушаю вас. Вы, кажется, у меня были на прошлой неделе?

— Так точно. Я вылетаю сегодня 267-м рейсом в Ростов-на-

Дону.

— Понятно.

— У меня был недогруз 50 килограммов, кроме того, два пассажира не явились... Итого мне надо догрузить самолёт на 200 килограммов.

— Послушайте, на это есть диспетчер отдела перевозок, не могу же я...

— Диспетчер не хочет этим заниматься: боится, что не успеет загрузить нас к вылету.

— Резонно. Вы знаете, что каждый человек у нас на учете...

— Несколько грузчиков сидят возле перрона и ничего не делают, — волнуется Дединец. — На складе есть ростовский груз...

— Я загружаю ежедневно больше ста самолётов и не имею возможности...

— Если десять из этих ста самолётов вылетят с недогрузом 200 килограммов, то вам потребуется для выполнения суточного плана ещё один самолёт, то есть 30 самолётов в месяц или 365 самолётов в год! — убеждает Дединец.

— И все же я не уверен, что удастся вас загрузить.

— В таком случае я отказываюсь вылетать! — решительно заявляет командир корабля.

— Кто вам разрешит это сделать?! — наклоняется начальник отдела перевозок.

— Приказ, — отчеканивает Дединец. — Можете составить акт.

Начальник отдела перевозок вспоминает, что приказ начальника главного управления Аэрофлота обязывает загружать все самолёты полностью при наличии попутного груза в порту и... успокаивается.

— Идите к диспетчеру, скажите, что я распорядился срочно догрузить вас, — хмуро говорит он.

— Благодарю вас, — обрадованно отвечает Дединец и исчезает из кабинета.

На складе.

— Через пятнадцать минут я вылетаю, срочно догрузите 200 килограммов!

— Да вы что? У меня здесь тысячи тонн, а вы хотите, чтобы я возился из-за двухсот килограммов?! Да у меня и нет для вас подходящего груза...

— Груз есть, я уже отобрал его, — появляется рядом второй пилот. — Вон те ящики в углу.

— Что вы за народ! — сердится кладовщик. — Как только

появятся здесь эти ростовчане...

— Потише, друг, — раздаётся ещё чей-то голос, и в склад входят двое пилотов. — Готовь груз и в Хабаровск, что есть...

— А на Одессу, хоть из-под земли достань!

Кладовщик обвёл их всех недовольным взглядом и громко крикнул шофёру грузовой машины:

— Василь, заводи! Подавай на южный сектор!

— Вот это дело, — успокаивается Дединец и поворачивается ко второму пилоту: — Я пойду за погодой, а ты поскорее догружай.

— Понятно, командир.

На перроне.

— Ну вот, Митя, я освободился. Можно и поговорить.

— Наконец-то! Садись, Николай. Ты когда вылетаешь?

— Да вот, уже пассажиров ведут...

— Нечего сказать, «поговорили», — огорчается приятель. — Ты всё в Ростове?

— Конечно, там. Трудимся потихоньку. А ты как?

— Нормально. Дальше Хабаровска пока не летаю.

— Это твой второй пилот был на складе?

— Мой. Я его послал туда. Нерасторопный парень! Пока дождёшься его с грузом, так всю газету успеваю прочитать.

— Ну, держи, Митя, очень рад встрече!

— Бывай здоров, Николай. А ты всё такой же, кругом успеваешь... Как в школе, так и на работе. Пора остепениться, ты же теперь командир корабля: больше командуй.

— А вот квартальный план выполню к двадцатому и остепенюсь, — смеется Дединец.

— К двадцатому?! — поразился приятель.

— Да, заканчиваем. А у тебя как?

Митя неопределённо пожал плечами и, торопливо складывая газету, прощается.

— Куда это ты вдруг?

— Сбегаю на склад, Коля. Пока его дождёшься! Ну, будь здоров...

И так каждый день, в каждом порту: — Давай пассажиров, давай груз, груз, груз! Нам надо выполнять план, я не могу перевозить на тысячи километров «дымок от папиросы». И не задерживайте с погрузкой.

Однажды в Минводском аэропорту он обнаружил на складе два больших ящика по 100 килограммов — московский груз, от которого уже второй день отказывались пилоты транзитных

самолётов: немного громоздок для пассажирской машины.

Этой «находке» он обрадовался так, точно сделал какое-нибудь величайшее открытие в науке. Измерил с точностью до миллиметра габариты ящика и дверь хвостового отсека, воодушевил грузчиков, сам принял горячее участие в погрузке и втиснул ящик в узкий проход заднего багажника.

Вылетел довольный и в воздухе, включив автопилот, взял счётную линейку и стал объяснять второму пилоту:

— До Москвы 1400 километров. Перемножим на 200 килограммов: получается почти триста тонно-километров. Это всё равно, что один самолёт с загрузкой две тонны пролетит расстояние 150 километров, то есть затратит на это 35 минут полётного времени. Понял?

— Да, командир.

— А ты говоришь: романтика!.. Экономику никогда нельзя забывать!

* * *

Большое внимание Николай Фёдорович уделяет работе над собой дома. Он регулярно следит за всеми новинками в авиации, в совершенстве изучил радиосамолётовождение, теорию полёта и «Наставление по производству полётов» — настольную книгу авиатора, в которой, сколько ни перечитывай её, всегда находишь для себя новое.

Без знаний невозможно выйти невредимым из беды в полёте. Смелость — это только необходимое условие применения знаний и опыта.

А неприятные случаи происходят в самый неожиданный момент...

* * *

Апрель 1950 года. Погода хорошая. По бетонке Ростовского аэропорта разбегается двухмоторный самолёт. Вот он плавно оторвался от земли и перешёл в набор высоты. Провожающие весело машут ему вслед шляпами, платками.

Ветерок дул строго по полосе, «во втулки винтов», и помогал самолёту набирать высоту.

— Убрать шасси, — скомандовал командир корабля Дединец.

— Есть убрать шасси!

Тяжелые колёса с шипеньем пошли вперёд, навстречу полёту, и с лёгким толчком спрятались в просторных выемах мотогондол. Дединец глянул на прибор скорости: 165 километров в час.

Самолёт набрал метров двадцать и вдруг резко метнулся вправо, задрав левое крыло вверх. Николай Фёдорович быстрым и сильным нажимом на левую ножную педаль руля поворота вернул самолёт на курс, а наклоном штурвала влево выправил крен. По тому, как сопротивлялись педали и штурвал, Дединец понял: сдал правый мотор!

— Правому мотору флюгер!— крикнул командир.

— Есть правому флюгер, — ответил бортмеханик, молниеносно совершая необходимые точные движения.

Бортрадист выключал те потребители тока, без которых сейчас можно обойтись: процесс флюгирования требовал большой мощности, и надо было строго распределять расходование электроэнергии, имеющейся на самолёте.

Дединец зорко контролировал действия членов экипажа, следил за скоростью, постепенно уменьшая её до 150 километров в час, чтобы набрать возможно больше спасительной высоты; удерживал машину от крена и на взлётном курсе.

На высоте 65—70 метров Николай Фёдорович слегка накренил самолёт влево и стал разворачиваться в сторону работающего мотора: так и легче и безопаснее. Развернувшись, он решил набрать ещё немного высоты.

К тому времени масло под давлением нескольких атмосфер привело в движение цилиндр флюгирования, а последний развернул все три лопасти правого винта ребром в сторону полёта, чтобы они не создавали большого сопротивления.

Бортмеханик подготовил все необходимое для обеспечения посадки и ожидал дальнейших распоряжений командира. Самая быстрая, чёткая и сложная часть работы закончилась. Теперь просто летели на одном моторе. Так можно лететь сколько угодно, хоть до самой Москвы, но, конечно, в этом не было нужды, потому что аэродром был прямо под ними, и проще было сесть и устранить неисправность, либо вылететь на другом, резервном, самолёте.

На высоте 100 метров полетели по прямой, сбавив обороты левого мотора.

Узнав о необычном происшествии, многие работники порта высыпали на перрон и с любопытством наблюдали за полётом. Такие случаи — диковинка!.. Инженеры и техники, обслуживавшие этот самолёт, нервно курили и вполголоса обсуждали возможные причины сдачи мотора, предполагая, чем это может закончиться для них...

Точно выйдя на линию посадочной полосы, Дединец мягко приземлил свой воздушный корабль.

На перроне пассажирам объяснили, в чём дело. Высокий

мужчина в кожаном пальто и шляпе взволновался не на шутку.

— Послушайте, — громко говорил он, — я — инженер и великолепно понимаю, что это — техника... Я нисколько не протестую против того, что в моторе вышла заминка. Это дело не моё. Но, поймите, мне надо срочно в Москву, а мы теперь потеряем столько времени, что страшно подумать! Дайте другой самолёт, что ли!

— Так и сделаем, — успокоил его руководитель полетов. — Кроме того, вы сократите стоянку в Харькове, а в Москву прибудете по расписанию.

— Это другое дело, — пробормотал инженер, — Великолепно! Разве я говорил, что сомневаюсь в этом? Нет, абсолютно нет, я так и думал...

Выяснив обстоятельства происшествия, руководитель полётов пожал Дединцу руку.

* * *

Аэродром был закрыт низкой облачностью более трёх часов. За это время в соседних портах собралось много самолётов и теперь предстояла напряжённая работа: надо было принять их за короткий срок.

Но облачность не рассеялась, а только приподнялась выше предела, определяющего минимум лётной погоды аэропорта.

Вскоре начали прилетать самолёты. Они тянулись вереницами с разных концов. Чёткость и быстрота решали успешность работы всех наземных служб. Многое зависело и от самих командиров прилетающих самолётов, от их грамотности, сообразительности и сноровки.

Все они летели в облаках, не видя ни друг друга, ни земли, но должны были соблюдать очерёдность захода на посадку... Для этого в каждом порту есть «зона ожидания», в которой самолёты, с определенными курсами, ходят либо взад-вперед, начиная от дальней приводной радиостанции, либо — по большому прямоугольнику («коробочке») длиной несколько километров — где как, но не друг за другом, цепочкой, а каждый на своей высоте — друг над другом. Получается огромная «этажерка», в которой четыре-пять «полочек» с просветом между ними в триста метров. Каждая такая «полочка» тоже называется эшелоном.

Когда Николай Фёдорович Дединец вошёл в зону ожидания на самолёте Л-4985, ему достался, конечно, самый верхний эшелон. Под ним находились ещё две машины, а третья (самая нижняя) уже заходила на посадку.

Неотрывно наблюдая за показаниями радио- и магнитного

компасов, чтобы в каждое мгновение точно знать местонахождение своего самолёта относительно дальней приводной радиостанции, Дединец одновременно чутко прослушивал эфир. По командам с земли и кратким докладам других командиров кораблей он вскоре так отчётливо представил себе, что происходит в зоне ожидания, будто воочию видел каждый самолёт.

Затем он уточнил силу и направление ветра, чтобы полностью подготовиться к пробиванию облачности при заходе на посадку.

— Ветер боковой, справа, — сказал он второму пилоту. — Угол сноса пять градусов.

С земли разрешили заходить на посадку ещё одному самолёту, и когда он начал выполнять схему пробивания, все самолёты, по очереди, стали снижаться на один эшелон.

— Мы вторые на очереди, — сказал Дединец. — Теперь надо узнать, где нижний самолёт...

— 48-70,— послышалось в наушниках, — где находитесь?

— Я, 48-70, делаю первый разворот, высота 300, — услышали они.

— Он, оказывается, под нами! — сказал второй пилот. — Мы тоже сейчас на первом...

— Вот это и плохо, — ответил Дединец. — Он пройдёт дальнюю и зайдёт на посадку, а нам придётся сделать ещё одну «холостую» коробочку, потерять на этом семь-восемь минут и задержать остальные самолёты над нами.

— Надо отстать.

— Правильно. Но как?

— Сбавим скорость.

— Сейчас это нам уже ничего не даст. Поступим по- другому: выполним сейчас половину «коробочки»... А тот самолёт будет делать «коробочку» полностью и таким образом мы от него отстанем.

Сделав второй разворот, Дединец летел к третьему развороту не полторы минуты, как обычно, а тридцать секунд, после чего сделал третий разворот, четвёртый и снова занял исходное положение над дальней приводной.

Теперь они делали первый разворот, а самолёт 48-70 уже подошёл к третьему.

— 49-85, где находитесь?

— На первом, — быстро доложил по радио Дединец.

— Занимайте высоту триста и заходите на посадку вслед за бортом, — приказал руководитель полетов.

Равномерно снижаясь, они подошли к третьему развороту на

высоте 300 метров, а впереди летящий самолёт уже приземлялся.

Через две-три минуты сел и Дединец. Благодаря его сообразительности и уменью было сэкономлено семь-восемь минут!

— В зоне ожидания, — сказал Дединец второму пилоту, — надо прежде всего определить, где находится первый под тобой самолёт и, если возможно, пропустить его вперёд. Тогда руководителю полётов легко будет быстро разгрузить всю «этажерку» над аэродромом.

* * *

Высокая авиационная грамотность, общая культура, точность выполнения заданий и организаторские способности создали Николаю Фёдоровичу авторитет у товарищей. Командование выдвинуло его на руководящую работу: осенью 1952 года Дединец был назначен командиром.

... Своего командира пилоты привыкли видеть всегда там, где он именно сейчас, сию минуту, нужен. Он провожает свои экипажи в полёт, когда над землей нависает низкая облачность или когда уходят в первые самостоятельные рейсы молодые командиры кораблей.

Так же заботливо он и встречает прилетающие экипажи, контролирует их работу, проверяет состояние машин, беседует с пассажирами, чтобы учесть малейшее их замечание или пожелание, регулярно проводит разборы полётов с экипажами.

Его никогда не видят небритым, небрежно одетым или грубым и раздражительным, хотя работы у него тоже немало и неприятности бывают.

Ярким солнечным днем в Ростовском аэропорту приземлился самолёт и подрулил к перрону аэровокзала. Подкатили трап, из самолёта вышли пассажиры.

Радостное возбуждение не покидало их после воздушного путешествия и на земле. Они живо обменивались впечатлениями, вспоминали комические или казавшиеся им «страшными» детали полёта.

К пассажирам подошёл высокий светлоглазый человек в форме пилота гражданской авиации и с любопытством спросил:

— Как долетели, товарищи?

— Хорошо, — ответил за всех военный моряк. — Но... быстро очень!

— Не совсем понятно.

— Иными словами, так приятно было, что хотелось ещё лететь и лететь.

— Вон как, это другое дело.

— Ах, не говорите! После Харькова меня так укачивало, так укачивало, что я, вероятно, всю эту неделю буду ходить жёлтая-прежёлтая! — томно произнесла розовощёкая цветущая девушка.

— А по-моему, мы и в самом деле летели совершенно спокойно, — весело возразил молодой кавказец, нежно привлекая к себе свою юную красивую жену.

— Ещё бы вам замечать это, — строго сказала сухонькая старушка. — Всю дорогу ворковали, как голубки. Видать, на молодожёнов воздушные ямы не влияют...

— Я впервые был сегодня в воздухе, мамаша, — окая и говоря так, будто сообщая о чём-то весьма важном для всех присутствующих, обратился к старушке полный мужчина в серой шляпе, — и должен вам официально заявить, что отныне я безаппеляционный поклонник Аэрофлота! Я так прекрасно выспался за время полёта, что дома и то не испытывал такого блаженства.

— Машина добрая, — согласилась старушка, продолжая смотреть на жизнь со своей особенной точки зрения, — здесь действительно можно поспать: пожитки не украдут... А вот взглянуть на родное Дебальцево с высоты так и не пришлось. Просила сыночков показать — никто и не вспомнил! А я уже больше двадцати лет не бывала там...

— Что вы, бабушка,— горячо вступилась за лётчиков розовощёкая девушка. — Разве мало выходил к нам этот, ну как его... бортрадист в рыжей ковбойке?!

— Выходить-то он выходил, да всё с вами одной и беседовал, — ответила старушка.— Какой ему интерес около меня вертеться?

Они говорили громко, как все люди только что окончившие длительный полёт. Лётчик оставил их и вошёл в самолёт; заглянул в пассажирскую кабину, туалет, поздоровался с экипажем и сказал командиру корабля:

— Сдайте задание — и ко мне на разбор полёта.

— Слушаюсь, товарищ командир.

... В кабинете командира собрался прилетевший экипаж.

— Докладывайте, — сказал Дединец.

Командир корабля К. встал, провёл рукой по волосам и доложил:

— Летели 268-м рейсом: Ростов — Харьков — Внуково— Харьков — Ростов. Туда летели с попутным ветром. В Харьков и Внуково прибыли точно по расписанию. В Москве — низкая облачность. Пять минут находились в зоне ожидания. Как только получили разрешение пробиваться, вдруг перегорела лампа в

приёмнике радиокомпаса. Следует отметить чёткость в работе нашего бортрадиста В. За две минуты он обнаружил неисправность, заменил лампу, и мы произвели посадку без задержки.

— Молодец В., — сказал Дединец.

Бортрадист, совсем ещё юноша, летающий в экипаже первый год, расцвёл и, чтобы не выдать своих чувств, опустил глаза: в авиации скромность — обязательное качество каждого.

— В остальном материальная часть работала исправно, — продолжал командир корабля. — Загрузка была хорошая. Из Москвы нам дали почту только до Харькова, а пассажиры — все до Ростова. Летели с встречным ветром...

— Поэтому и прилетели в Ростов с опозданием на 6 минут?

— Никак нет, товарищ командир. Уже в который раз отдел перевозок Харьковского аэропорта опять задержал нас! Мы учли встречный ветер, и нам харьковский диспетчер разрешил вылететь на семь минут раньше. Но в отделе перевозок сказали: груза нет. Я всё же послал второго пилота на склад, и он там обнаружил срочный ростовский груз! На дебаты, погрузку и неповоротливость харьковчан ушло около двадцати минут...

— Напишите обстоятельный рапорт, — недовольно сказал Дединец. — Ещё раз доложу командиру.

— Слушаюсь.

— Какие замечания имеете к экипажу?

— В основном, всё нормально... Не нравится мне только, что второй пилот небрежно выдерживает курс.

— Отчего бы это? — спросил Дединец, поворачиваясь ко второму пилоту.

— Сам не пойму, — смущённо ответил второй пилот. — Стараюсь.

— Вероятно, редко стараетесь?

— Да нет, я внимательно отношусь...

— Я говорю: редко, а не плохо стараетесь. Не поняли?

— Никак нет.

— Вы как взлетите, так торопитесь включать автопилот, чтобы самолёт летел сам. Так ведь?

— Бывает, — неуверенно ответил второй пилот.

— Советую вам больше летать самому. Автопилоту не надо становиться в будущем командиром корабля, с него хватит того, что он «умеет». Вам же следует чаще и подольше тренироваться.

— Понял вас.

— Ну, а как с обслуживанием пассажиров?

— Нормально. Жалоб не было... Да, вот одна старушка просила показать ей Дебальцево, и погода была хорошая. А мы...

забыли. Неудобно получилось. Хотели извиниться, но она уже уехала.

— Уважать надо старых людей. А почему нет мыла в туалете? Почему нет свежих журналов? Вчера ваш парторг получил «Огонёк» и «Крокодил». Где они?

— Разрешите объяснить? — встал второй пилот.

— Да.

— Я взял их домой, почитать вечерком и... не принес. Ошибку учту, этого больше не повторится.

— Не будете больше читать?

— Никак нет, не забуду журналы дома.

— Хорошо. Если же забудете, то купите в киоске, но чтобы свежие газеты и журналы всегда были на борту.

— Понятно.

— Почему не выходите к пассажирам в полёте?

— Бортрадист выходил раза три или четыре, — сказал бортмеханик.

— Да, он часто выходил, — подтвердил командир корабля.

— Верю. Но надо уделять одинаковое внимание всем пассажирам, а не одним... хорошеньким девушкам.

Бортрадист вспыхнул; товарищи повернулись и с недоумением посмотрели на него.

— А вы, товарищ В., тоже ничего не понимаете?

— Нет, нет, мне всё понятно, — поспешно ответил бортрадист.

— Попрошу не забывать, — обращаясь ко всем, сказал Дединец, — что культурное обслуживание пассажиров есть общее дело всех аэрофлотцев. Ещё одно замечание бортрадисту (сегодня ему положительно не везёт!). Сейчас вы перед нами в форме. Таким же вы должны выходить к пассажирам в полёте. Я не возражаю, если у вас под кителем «замаскирована», предположим... рыжая ковбойка... Но пусть это останется вечной тайной для пассажиров!

Бортрадист широко открыл глаза.

— Я узнал об этом случайно, но это не меняет положения. Запрещаю вам выходить к пассажирам не в форме. Ясно?

— Ппо... нят... но...

— Но то, что у вас на левом рукаве отрывается шеврон и воротничок не первой свежести — видим мы все, и командиру корабля надо было сделать вам замечание раньше. У кого есть ко мне вопросы?

— Всё ясно, товарищ командир.

— Тем лучше. Сейчас я вам расскажу, как летают наши остальные экипажи. Наиболее высокой производительности и

экономии горючего во вчерашних рейсах добился экипаж командира корабля Чебоняна. Думаю, что он — верный кандидат на первое место в этом месяце. Хорошо слетал Дубатов...

Командир корабля и бортмеханик выразительно переглянулись, второй пилот извлёк из кармана блокнот; разговор предстоит интересный, деловой, необходимо кое-что взять на заметку.

Только бортрадист, внешне весь превратившись в слух, погрузился в свои размышления. Образ золотоволосой девушки, прилетевшей с ними из Москвы, неотступно преследовал его. Да, сегодняшний рейс произвёл на него особенное впечатление. Наверное, потому, что ему пришлось в сложных условиях полета налаживать радиокомпас.

Когда прибудем?..

Однажды «старый» командир корабля Иван Фёдорович Пашков выиграл недурное авиационное пари, причём у человека, весьма искушённого в делах самолётовождения.

Летели из Ростова-на-Дону в Адлер, с пассажирами. Пятым членом экипажа был начальник аэронавигационной службы штурман Виктор Иванович Рожковский: он проверял штурманскую подготовку командира корабля Пашкова и его экипажа.

Когда проверяется опытный, слётанный экипаж, то редко ограничиваются элементарными требованиями, изложенными в «Наставлении по штурманской службе ГВФ».

Проверив экипаж в объёме наставления, лётчики зачастую начинают сами придумывать для себя более сложные, хитрые задачи и повышают точность условий их решения.

Ну, а в тот раз страсти разыгрались в определении времени прибытия в Краснодар с точностью до минуты. Причем все расчеты надо было производить без штурманской линейки, без радиокомпаса и, даже... без карты!

Сказано — сделано.

Виктор Иванович закурил, задумчиво посмотрел на землю, оценил условия полёта, глянул на приборы скорости, высоты и температуры наружного воздуха, что-то записал на клочке бумаги и спросил:

— Когда прибудем, Иван Фёдорович?

— Куда? — чтобы выиграть время для обдумывания, нарочито переспросил Пашков.

— В Краснодар, конечно.

— Ах, в Краснодар... Гм... — Иван Фёдорович посмотрел в окно на втулку вращающегося винта левого мотора, отмерил на земле, на глазок, пять километров и высчитал в уме, за сколько секунд пролетел самолёт это расстояние (по движению втулки винта на фоне земли); перемножил про себя, получив путевую скорость; ещё раз глянул на землю, определяя, где сейчас находится самолёт, вспомнил, сколько осталось километров до Краснодарского аэропорта; быстренько подсчитал в уме, за сколько минут самолёт покроет оставшийся путь; посмотрев на часы (который теперь час?), приплюсовал потребное время и, не прикасаясь к штурманской линейке, сказал: — В Краснодар, значит... Так... Прибудем в 14 часов 11 минут.

Тогда Виктор Иванович показал ему свою бумажку: на ней было написано — 14 часов 13 минут.

— Нет, прибудем раньше, — возразил Пашков.

— Посмотрим, — не сдавался Виктор Иванович.

— Сейчас смотреть надо, — посоветовал Иван Фёдорович. — Потом поздно будет...

Рожковский послушался и заново проверил в уме свои расчеты.

— Может быть, раньше, — согласился он, — но всего только разве на минуту.

— Нет, на две.

Прилетели в Краснодар ровно в 14 часов 11 минут.

— Ладно, — буркнул Виктор Иванович, — нам ещё в Адлер двигаться... Попробуем ещё разок.

— Попробуем, — поддержал Пашков.

Вылетели из Краснодара, перевалили через горы, и когда самолёт свернул влево и полетел над Чёрным морем, Виктор Иванович спросил:

— Когда прибудем? И как вы теперь определите на глазок, если под вами море?

— А бережок-то рядом! — засмеялся Пашков и несколько секунд смотрел на левую консоль крыла, плавно и равномерно двигающуюся вдоль лесистых, изборождённых морщинами ущелий гор.

По той же «системе» подсчитал и ответил:

— Прибудем в 16 часов 04 минуты.

Виктор Иванович показал своё расчётное время: 16 часов 03 минуты.

Но и теперь Пашков оказался точнее. Прилетели в роскошную долину Адлера в 16 часов 04 минуты!

* * *

— Может быть, — спросит читатель, — Рожковский совсем молодой штурман?

Нет, напротив, Виктор Иванович весьма зрелый работник, иначе он и не занимал бы такой ответственной должности. Просто, в рассказанном эпизоде проявил своё превосходство огромный налёт Пашкова.

Здесь мы столкнулись со случаем, когда вправе сказать: полетайте столько же, сколько Пашков, и вы будете летать не хуже его.

Но есть тут и маленький «секрет»... Ведь под рукой Ивана Фёдоровича — сектор управления моторами, и он может, совсем незаметно двигая ими, сократить или продлить полёт на одну минуту. А Виктор Иванович, конечно, этой возможности не имел.

И, наконец, последнее: такая точность (до 1 минуты) практически не всегда требуется, но посостязаться между собой в таком духе пилоты любят. Вреда нет, а польза несомненная: повышается лётное мастерство.

К сказанному добавим, что регулярность полётов по расписанию имеет очень важное значение: она не только оправдывает личные расчёты пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, но и способствует безопасности. Однако соблюдение регулярности является делом трудно достижимым, потому что ветер весьма капризен и преодолевать его «прихоти» не так просто.

Регулярность на линиях одной авиационной компании в США, взятая лишь за несколько месяцев лучшего лётнего сезона, составила всего лишь около 55 процентов.

Регулярность же в целом по Аэрофлоту СССР вкруговую за год — много выше. А у отдельных пилотов, в частности у командира корабля Пашкова, в большинстве месяцев составляет все 100 процентов!

— Самое трудное, но во многих отношениях и важное для нас, — говорит Иван Фёдорович, — это добиваться точности полётов по расписанию. Многие пилоты, в первую очередь молодые, ссылаются на то, что при ветре 30—35 километров в час для сохранения регулярности на самолёте ЛИ-2 не хватает мощности моторов. Это верно. Такой ветер бывает в наших широтах часто. Но ведь часто совсем не означает всегда! Значит, если махнуть на это рукой, то можно привыкнуть летать «как придётся», даже при ветре 15—25 километров в час...

— Однако, пропащее ли дело, когда ветер задует со скоростью 40—50 километров в час? — продолжает Иван Фёдорович. — При ближайшем рассмотрении и самых придирчивых расчётах оказывается, что регулярности можно добиться и при этих условиях. Вспомним, что каждый командир корабля имеет право вылететь на 5— 10 минут раньше, а прилететь на столько же позже. Другими словами, мы имеем в своём распоряжении целых 10—15 минут (собственных, законных!) для маневрирования. На трассах Европейской части Союза этого достаточно, чтобы в подавляющем большинстве случаев добиться высокой регулярности. Не следует забывать и о том, что регулярность с точки зрения нашей, лётной, это — безукоризненная культура полёта.

Если же глянуть на это со стороны экономики, то, по данным НИИ ГВФ, повышение регулярности, по всему Аэрофлоту всего на один процент даёт прибыли сотни тысяч рублей! Найдется ли кто-нибудь в нашей среде, кто посмеет утверждать, что можно

отказаться от неё.

— Упорная работа над собой, — заканчивает Иван Фёдорович, — и серьёзная лётная тренировка — прямой путь к регулярности полётов. Наши пассажиры не знают, как порой трудно добиться нам точности прилёта по расписанию, но они правы, когда требуют от нас этого! В молодости я был спортивным лётчиком и, когда крутился в воздухе в своё удовольствие, мне думалось, что Можайский изобрел самолёт специально с этой целью... Много позже я понял, что мастерство настоящего гражданского лётчика заключается не в головоломности пилотажа и удали, а в умении скромно и верно служить жизненным интересам своего народа, добиваться полной безопасности, высокой экономичности и регулярности каждого полёта!

notes

ПРИМЕЧАНИЯ

Объяснение специальных слов

Квадрат — четырёхугольный участок на лётном поле учебного аэродрома, ограниченный четырьмя красными флажками по углам, где находится свободный личный состав и разрешается курить.

Стартёр — лицо стартового наряда, дающее взмахом белого флажка разрешение на взлёт, либо красным — запрещающий его.

Финишёр — лицо стартового наряда, находящееся во время учебных полётов у посадочного «Т» и в особых случаях взмахом красного флажка либо определённым расположением посадочных знаков или ракетой запрещающее посадку.

Старт — взлетная часть лётного поля. Состоит из линии предварительного старта, на которой происходит проба моторов, и линии исполнительного старта, с которой производится сам взлёт.

Зона — строго ограниченный на карте участок земли, над которым разрешается производить полёты на высший пилотаж, учебные воздушные бои, стрельбы и т. п. В быту лётчиков выражение «полёт в зону» обычно означает полёт на высший пилотаж.

Капот — металлические фигурные листы, закрывающие мотор и придающие ему обтекаемость. В визуальном полёте положение капота на линии горизонта служит лётчику главным зрительным ориентиром определения положения всего самолёта в пространстве.

Фюзеляж — корпус самолёта, в котором размещаются кабины и грузовые отсеки.

Посадочные щитки — прямоугольные щиты, вплотную примыкающие к нижней поверхности крыльев. Перед посадкой их «выпускают», то есть ставят их под углом до 45° вниз с целью создать воздушное торможение для уменьшения скорости и увеличения крутизны планирования. Имеются почти на всех современных самолётах. В быту лётчики называют их просто «щитки».

Шасси — посадочные приспособления: стойки, колёса и амортизаторы. На большинстве современных самолётов шасси после взлета убираются в крыло, фюзеляж или мотогондолы.

Названия фигур высшего пилотажа

Вираж — полёт по замкнутой кривой малого радиуса в горизонтальной плоскости. Мелкие виражи выполняются с креном 30, а глубокие — с креном 50—60 градусов.

Боевой разворот — полёт по кривой с разворотом на 180° (в обратном направлении) с одновременным набором высоты.

Петля Нестерова («мёртвая петля») — полёт по замкнутой кривой в вертикальной плоскости.

Полупетля — сложная фигура: вначале выполняется как петля Нестерова, но на большей скорости. В верхней точке, когда самолёт находится вверх колесами, лётчик переворачивает самолёт со спины в нормальное положение и продолжает полёт в обратном направлении.

Пикирование — полёт по нисходящей прямой, под углом более 40—45 градусов. Может производиться и с полным газом.

Штопор — падение самолёта в результате потери скорости. Обычно самолёт круто несётся к земле и вращается вокруг своей продольной оси и оси штопора, словно ввинчиваясь в воздух — отсюда и название фигуры. Непроизвольный срыв в штопор на малой высоте опасен.

Комплекс — комбинация из нескольких фигур, позволяющая выполнять их одну за другой. Требует большого искусства от лётчика и придаёт всему пилотажу красоту и изящество.

Бочка — полный поворот самолёта вокруг своей продольной оси в горизонтальном полёте.

Переворот — в режиме горизонтального полёта самолёт переворачивается на спину через правое или левое крыло, газ убирается, и самолёт, скользя со спины, переходит в пикирование, а затем — в обычный полёт.